



MEMBRE DE LA



FIA
AFRICAN



SUPPORTS



#SaveKidsLives

REGLEMENTATION STANDARD

E-RUN 2025



Facebook : informations de la federation du sport automobile de madagas
car

CONDITION DE DELIVRANCE DES LICENCES DE LA F.S.A.M

I – GENERALITES

Il faut obligatoirement être porteur d'une licence adéquate, en cours de validité pour :

- Exercer quelque fonction ou remplir quelque mission que ce soit en qualité de dirigeant.
- Prendre part à une compétition inscrite au calendrier de la F.S.A.M ou d'une A.S.N affiliée à la F.I.A, soit comme officiel, soit comme concurrent conducteur (pilote et/ou copilote).

Ces licences sont délivrées uniquement par la F.S.A.M et ce pour toute la saison en cours.

Un licencié concurrent ne peut l'être qu'au titre d'une même et unique association (club), quels que soient le nombre et la catégorie de licences sollicitées.

Toute mutation de Club est soumise à un droit de cinq cent mille Ariary (**500.000 Ar**) accompagné du quitus du Club affilié de l'année précédente.

Aucune mutation n'est autorisée en cours de saison.

Toute personne n'ayant pas acquis de licence durant une saison entière pourra changer de club sans être soumis à la mutation

Les licences sont valables pour l'année civile en cours et viennent obligatoirement à expiration le 31 décembre de chaque année. La validité d'une licence est cependant prolongée jusqu'au 31 mars de l'année suivante lorsque le titulaire est :

- soit passible de poursuites disciplinaires,
- soit partie dans une procédure d'appel,

et ce uniquement en ce qui concerne la compétence de la commission de discipline et/ou du tribunal sportif de la F.S.A.M.

Toute demande de licence doit être formulée sur les imprimés prévus à cet effet. Elle devra être approuvée par le Club d'appartenance, sous forme du cachet du Club et du visa du Président.

Une nouvelle forme de procédure sera appliquée pour toute demande de licence.

A savoir :

- **accéder à la page FaceBook de la FSAM (fédération du sport automobile de madagascar)**
- **imprimer la demande d'approbation club et la remplir (faire viser par votre club)**
- **passer la visite médicale chez le Docteur Fédéral (Dr Karl : 032.02.237.27 ou 034.51.908.05) uniquement sur Rendez-vous**
- **passer la visite de conformité de votre véhicule avec le Commissaire Technique**
- **scanner ou photographier : la demande avec visa club et avis du médecin, votre photo d'identité, le reçu du paiement de votre licence, le reçu du paiement de votre visite de conformité le cas échéant, la lettre d'autorisation parentale pour les mineurs**

Il est permis d'utiliser, en plus de son nom et prénom, un pseudonyme. Ce pseudonyme doit être gardé pendant toute la saison et ce pour toutes les catégories.

Toute demande de licence annuelle doit parvenir à la F.S.A.M au plus tard :

Run, Slalom/Course de côte, Cross Car:

A l'inscription ou au plus tard à la clôture de l'inscription. Tout retard sera soumis à une amende de 5% du coût de la licence. Ceci est valable pour la licence annuelle et la licence provisoire.

Toute création de licence devra être accompagnée d'une photo d'identité récente.

Aucune licence ne sera délivrée sur place pendant la compétition sauf sur avis émis par la

FSAM. Il existe 3 grandes catégories de licence :

- les licences compétitions
- les licences d'officiels
- la licence provisoire (pour une compétition)

La F.S.A.M peut refuser la délivrance d'une licence à tout candidat qui poursuivrait un objet contraire à ceux de la F.S.A.M. Qui aurait refusé d'appliquer des décisions de la F.S.A.M. Ou qui par ses propos, ses actes ou ses écrits, aurait porté un préjudice moral ou matériel à la F.S.A.M à ses membres ou à ses dirigeants.

II – IMPRIMES

Les imprimés « demande de licences » sont disponibles auprès des associations sportives et de la F.S.A.M.

Les associations sportives devront, sous leur responsabilité, vérifier et joindre, aux demandes de licences, toutes pièces se rapportant aux dites demandes.

La licence « provisoire » valable pour une seule participation doit être délivrée par la F.S.A.M.

III – VISITE MEDICALE ANNUELLE

L'obtention de licences, annuelle ou provisoire, est soumise à une visite médicale à effectuer par le médecin fédéral ou le médecin de la ligue, qui devra obligatoirement parapher la demande avec son avis sur l'aptitude.

Aucune dérogation délivrée par un autre médecin ne sera acceptée. Le tarif de la visite médicale est fixé à quarante mille ariary (**40.000 Ar**)

Aucune visite médicale ne sera effectuée sur place durant la compétition.

IV – PARTICIPATIONS AUX EPREUVES INTERNATIONALES

Les licenciés F.S.A.M qui veulent participer aux épreuves internationales inscrites au calendrier de la F.I.A, se déroulant dans un pays étranger, doivent en informer la F.S.A.M qui leur délivrera la licence adéquate ainsi que la lettre d'autorisation.

V – ETRANGERS

Les étrangers peuvent postuler aux licences F.S.A.M. Toute demande doit cependant obtenir l'avis favorable du Comité Directeur de la F.S.A.M. Ils ne peuvent pas prétendre à une licence provisoire.

Les étrangers courent avec une licence étrangère doivent produire un certificat médical paraphé par leur ASN ainsi qu'une lettre d'autorisation de leur ASN.

VI – DUPLICATA

En cas de perte de licence nationale, un duplicata peut être délivré.

Le tarif du duplicata est de **20.000 Ariary**

GENERALITES

Les licences compétitions sont réparties en trois catégories:

- Internationales
- Nationales
- Provisoires

Une licence n'est valable que pour une seule et unique catégorie. Les catégories existantes à M/car sont :

- RALLYE
- SLALOM / COURSE DE COTE
- CROSS CAR
- RUN
- KARTING
- VIRTUEL

Le coût de la licence, dépendante du visa de la visite médicale, devra être régularisé au niveau de la FSAM soit en cash, soit par mobile money (Frais de retrait compris) au nom de la FSAM soit par chèque au nom de la FSAM ou au moment de l'inscription au plus tard. Tout manquement sera sanctionné par un refus de départ.

Une remise de 10% sera accordée pour la deuxième licence ; 20% à la troisième ; 30% la quatrième et gratuite à partir de la cinquième.

Le Rallye, étant la catégorie principale, ne pourra bénéficier de remise. La licence mécanicien et la licence virtuel ne rentrent pas dans le cadre de la remise.

La participation des pilotes sans permis de conduire au Championnat RUN, peut se faire uniquement avec une voiture dans sa configuration origine, aucune modification d'allègement extérieure autorisée, sauf pour le baquet homologué du pilote et harnais homologué.

LICENCE NATIONALE AUTO Concurrent – conducteur Run.

Conditions de délivrance

- Pour la Catégorie Run : à partir de 14 ans
- Pour les Catégories Super Run et Pro Run : à partir de 15 ans
- Certificat médical d'aptitude
- Autorisation Parentale pour les mineurs
- Participation
- Toutes les épreuves de run du calendrier de la F.S.A.M Tarif : **200.000 Ariary**

LICENCE NATIONALE AUTO Concurrent – conducteur Run Rookie.

Conditions de délivrance

- ¹ère Licence uniquement en Catégorie RUN
- à partir de 14 ans
- Certificat médical d'aptitude
- Autorisation Parentale pour les mineurs
- Participation
- Toutes les épreuves de run du calendrier de la F.S.A.M Tarif : **100.000 Ariary**

LICENCES PROVISOIRE (pour une compétition)

La licence provisoire est une licence régionale. Elle est limitée à une seule participation. Les points marqués par cette licence ne seront comptabilisés en championnat que si le concurrent participe à au moins 65% des compétitions réalisés. **Elle ne peut marquer des points dans une coupe, challenge ou trophée sans l'autorisation de la FSAM.**

Les pilotes étrangers et pilotes nationaux non-résidents ne peuvent pas solliciter cette licence.

Les conditions de délivrance et la procédure de règlement sont les mêmes qu'une demande de licence annuelle selon la catégorie sollicitée

Participation

- Toutes les épreuves du calendrier de la F.S.A.M

LICENCE RALLYE PROVISOIRE Concurrent – conducteur

Tarif : Pour une (01) compétition : **100.000 Ariary**

PRESCRIPTIONS GENERALES APPLICABLES A TOUS LES CHAMPIONNATS, CHALLENGES, TROPHÉES ET COUPES DE LA FSAM

Chaque fois que le mot « Championnat » est utilisé dans les présentes prescriptions générales ce terme inclut automatiquement les Championnats, Challenges, Trophées et Coupes de la FSAM.

1. Application des prescriptions générales

- A. Tous les règlements des *Compétitions* qualificatives des *Championnats de la FSAM (Compétitions)* doivent être conformes au *Code* et à ses *Annexes*, aux Bulletins Officiels de la FSAM, aux présentes Prescriptions Générales (les Prescriptions), ainsi qu'au Règlement du *Championnat* (le Règlement) duquel la *Compétition* est qualificative. En cas de différences entre ces différents textes, le *Code* prévaudra.
- B. Seule la FSAM peut accorder des dérogations aux Prescriptions et Règlements mentionnés ci-dessus.

2. Statut des Compétitions

Toute *Compétition* doit avoir le statut de *Compétition* nationale libre et être inscrite au calendrier sportif national.

3. Automobiles admises

A l'exception des *Courses de Côte*, ne peuvent être admis à une *Compétition* que les *Automobiles* des groupes ou formules prévus au Règlement.

4. Inscription des Compétitions

- A. Toute demande d'inclusion d'une *Compétition* dans un *Championnat* doit être transmise à l'Administration de la FSAM avant la date limite fixée par la FSAM.
- B. Les *Compétitions* d'un même *Championnat* doivent être séparées par quatre semaines au moins pour les rallyes et deux semaines pour les compétitions de base. La FSAM se réserve le droit de réduire ou d'augmenter l'intervalle selon les circonstances particulières existantes.
- C. Toute *CLUB* qui désire qu'une nouvelle *Compétition* soit incluse dans un *Championnat* doit en aviser la FSAM qui désignera au moins un observateur de la FSAM devant être présent à la *Compétition* organisée dans le courant de l'année qui précède celle au cours de laquelle la *Compétition* doit être inscrite au calendrier national.

5. Commissaires sportifs, délégués FSAM

Le collège des commissaires sportifs de chaque *Compétition* comptera au moins deux commissaires différents de celle de l'*Organisateur*. En cas de partage des voix, le président du collège des commissaires sportifs a voix prépondérante. En outre, la FSAM pourra désigner un délégué technique qui sera responsable des vérifications techniques et aura pleine autorité sur les commissaires techniques nationaux.

La FSAM pourra également désigner tout(s) autre(s) délégué(s), dont les noms devront figurer au règlement de la *Compétition*.

6. Annulation ou déplacement d'une Compétition

- A. L'annulation d'une *Compétition* doit être annoncée à la FSAM au moins trois mois (45 jours) pour un rallye et 1 mois (30 jours) pour une compétition de base avant la date prévue pour la *Compétition*.
- B. L'annulation d'une *Compétition* avec un préavis inférieur à trois mois pour un rallye et 1 mois pour une compétition de base pourra entraîner le refus d'inscription de la *Compétition* au *Championnat* de l'année suivante, sauf s'il s'agit d'un cas de *Force Majeure* reconnu par la FSAM.
- C. Le déplacement d'une *Compétition* ne pourra se faire qu'à la place d'une annulation et/ou défaillance.

7. Publication du Règlement

- A. Le règlement de chaque *Compétition* doit parvenir pour approbation à l'Administration de la FSAM, par l'intermédiaire du *CLUB* responsable, au moins 30 jours pour les rallyes et **au moins 15 jours pour les compétitions de base**, avant le début de la *Compétition* après avoir été approuvé par la FSAM. Le règlement doit être publié au moins 15 jours pour les rallyes et au moins 10 jours pour les compétitions de base, avant le début de la *Compétition*. Des exemplaires du règlement approuvé seront également envoyés, dès publication, aux clubs organisateurs des autres *Compétitions* du *Championnat*. Le règlement ainsi que tous les additifs et notes officielles seront publiés au moins en français.
- B. Le Règlement de la *Compétition* doit se conformer au Code, aux présentes Prescriptions et au Règlement concerné, sauf si une dérogation a été accordée par la FSAM.

D. Toute modification ou disposition supplémentaire apportée au règlement d'une *Compétition* doit être introduite en accord avec celui-ci et avec le Code, par l'inclusion d'additifs numérotés qui deviendront partie intégrante du règlement de la *Compétition*.

E. Tout additif au règlement, publié avant l'ouverture des engagements, doit par ailleurs être publié en français et doit être envoyé en deux exemplaires à l'Administration de la FSAM pour accord.

Ces additifs seront inscrits au tableau d'affichage officiel et seront aussi communiqués aux *Concurrents* qui devront en accuser réception en signant, sauf cas de *Force Majeure* dûment reconnu comme tel par les commissaires sportifs.

8. Acceptation des engagements

- A. Nonobstant l'Article 3.14 du Code qui autorise l'organisateur d'une *Compétition* à refuser un engagement, la demande d'engagement d'un *Concurrent* qui a marqué 30% au moins du nombre de points obtenus par le *Concurrent* en tête du classement provisoire du Championnat ne peut être refusé par un organisateur ; pour la première *Compétition* de l'année, c'est le classement final du Championnat de l'année précédente qui sera pris en considération.
- B. Dans son règlement, l'organisateur peut stipuler le nombre minimal d'*Automobiles* engagées ; si ce nombre n'est pas atteint, l'organisateur est en droit d'annuler l'Epreuve, après approbation de la FSAM.

9. Numéros de compétition

Chaque *Automobile* portera le numéro de compétition de son pilote. Les numéros de compétition devront figurer sur l'*Automobile* pour l'inspection pendant les vérifications techniques.

10. Vérifications techniques et sportives

10.1 Vérifications techniques préliminaires (Contrôle de Conformité obligatoire, à chaque début de saison)

- A. Pendant les vérifications techniques et sportives préliminaires, qui interviendront aux dates et lieux précisés dans le Règlement ou le règlement de la *Compétition*, le concurrent doit tenir disponibles tous les documents exigés.
- B. Pour les Rallyes, Slaloms / Course de Côte, Cross-car ..., le contrôle de conformité de chaque véhicule devra être effectuée, au plus tard, le Mardi d'avant la manche concernée.
- C. Pour les Runs, le contrôle de conformité de chaque véhicule devra être effectué, au plus tard, le Jeudi avant la manche concernée.
- D. Ce contrôle de conformité devra se faire en présence, d'au-moins, deux Commissaires Techniques de la Fédération, contrôle qui sera soumis à un droit de 50.000 ar qui devra être réglé au niveau de la FSAM soit en cash, soit par chèque au nom de la FSAM. Un récépissé de paiement lui sera remis pour procéder à ce contrôle.
- E. Aucun contrôle de conformité ne se fera sur la place de la compétition.
- F. Tout véhicule n'ayant pas effectué son contrôle de conformité se verra refusé de départ sans pour autant prétendre au remboursement de son droit d'inscription.
- G. Après le contrôle de conformité et/ou pour toute nouvelle homologation, le DTN affectera à chaque voiture un Passeport Technique (Fiche d'Identification Technique), d'un coût de **10.000 ar**, qui devra être présenté à chaque visite technique du championnat. En cas de perte, un duplicata lui sera délivré contre une somme de **30.000 ar**.

10.2 Vérifications techniques de l'Epreuve

- A. Pendant les vérifications techniques et sportives, qui interviendront aux dates et lieux précisés dans le Règlement ou le règlement de *la Compétition*, le concurrent doit tenir disponibles tous les documents exigés. Les concurrents qui n'auront pas respecté les limites de temps imposées ne seront pas autorisés à participer à *la Compétition*, sauf dérogation accordée par les commissaires Sportifs.
 - B. On ne peut exiger d'un concurrent, pilote ou toute autre personne concernée par une *Automobile*, qu'il signe une décharge ou tout autre document, sauf indication expressément formulée dans le règlement de *la Compétition*.
 - C. Le directeur de course ou le responsable médical en chef peut demander à un pilote de se soumettre à un examen médical à tout moment de *la Compétition*.
 - D. Aucune *Automobile* ne pourra prendre part à une *Compétition* tant qu'elle n'aura pas été approuvée par les commissaires techniques.
 - E. Les commissaires techniques peuvent :
 - α) vérifier la conformité d'une *Automobile* ou d'un *Concurrent* à tout moment d'une *Compétition*,
 - β) exiger qu'une *Automobile* soit démontée par le *Concurrent* pour s'assurer que les conditions d'admission ou de conformité sont pleinement respectées,
 - γ) demander à un *Concurrent* de payer les frais raisonnables entraînés par l'exercice des droits mentionnés,
 - δ) demander à un *Concurrent* de leur fournir tel échantillon ou telle pièce qu'ils pourraient juger nécessaire.
 - F. Toute *Automobile* qui, après avoir été approuvée par les commissaires techniques, est démontée ou modifiée de telle manière que cela puisse affecter sa sécurité ou mettre en question sa conformité, ou qui est impliquée dans un accident avec des conséquences analogues, doit être présentée de nouveau aux commissaires techniques pour approbation.
 - G. Le directeur de course peut demander que toute *Automobile* impliquée dans un accident soit arrêtée et contrôlée.
 - H. Les contrôles et vérifications techniques seront effectués par des officiels dûment désignés qui seront responsables de l'organisation du *Parc Fermé* et qui seront seuls autorisés à donner des instructions aux *Concurrents*.
 - I. Les commissaires sportifs publieront les résultats pour chaque *Automobile* vérifiée et, à la demande, les mettront à la disposition des autres *Concurrents*. Ces résultats ne comprendront pas de données chiffrées particulières sauf en ce qui concerne l'analyse du carburant ou lorsqu'une *Automobile* sera trouvée en infraction au Règlement Technique.
 - J. La présentation d'une *Automobile* aux vérifications techniques sera considérée comme une déclaration implicite de conformité.
- 11. Parc fermé**
- A. Seuls les officiels chargés des contrôles peuvent pénétrer dans le *Parc Fermé*. Aucune intervention de quelque nature que ce soit ne peut y être effectuée sans l'autorisation de ces officiels.
 - B. Le parc fermé sera suffisamment grand et protégé pour assurer qu'aucune personne non autorisée ne puisse y accéder.
- 12. Sécurité Générale**
- L'organisateur doit mettre à disposition au moins une voiture de dégagement des voitures concurrentes.
- A. Il est strictement interdit aux pilotes de conduire leur voiture dans la direction opposée à celle de la course, à moins que cela ne soit strictement nécessaire pour dégager la voiture d'une position dangereuse. Une voiture peut seulement être poussée pour être éloignée d'une position dangereuse selon les indications des commissaires.
 - B. Pendant les essais ou la course, une voiture qui s'arrête doit être dégagée de la piste le plus rapidement possible afin que sa présence ne constitue pas un danger, ou ne gêne pas les autres concurrents. Si le pilote est dans l'impossibilité de dégager la voiture d'une position dangereuse en la conduisant, il est du devoir des commissaires de piste de lui prêter assistance ; toutefois, si la voiture redémarre grâce à une telle assistance, elle sera pénalisée du classement des essais qualificatifs ou de la course au cours desquels cette assistance aura été fournie. Pendant l'intervalle entre deux courses, toutes les voitures abandonnées sur le circuit doivent être ramenées aux parcs et peuvent prendre part au départ suivant.
 - C. Des réparations ne peuvent être effectuées sur une voiture que dans la zone de parc d'assistance et des extincteurs tous les 200m jusqu'à la zone de freinage.
 - D. Dans le cas où les ravitaillements sont autorisés, ils ne sont autorisés que dans la zone de ravitaillement.
 - E. Sauf dans les cas expressément prévus par le Règlement, personne, à l'exception du pilote, n'est autorisée à toucher une voiture arrêtée à moins qu'elle ne se trouve dans le parc d'assistance.
 - F. Quand la piste est fermée par la direction de course pendant et après les essais et courses jusqu'à ce que toutes les voitures concernées soient arrivées au parc de réparation, personne n'est autorisé sur la piste à l'exception des commissaires de piste dans l'exécution de leur mission et du pilote lorsqu'il conduit.
 - G. Pendant une course, le moteur ne peut être remis en marche qu'à l'aide du démarreur, sauf dans le parc d'assistance où l'utilisation d'un dispositif de démarrage extérieur peut être autorisée.
 - H. Les pilotes participant aux essais et aux courses doivent toujours porter les vêtements, gants et casques.
- 13 Essais**
- A. Sauf quand le règlement contient des dispositions différentes, la discipline en vigueur dans les parcs et sur la piste ainsi que les mesures de sécurité seront pour toutes les séances d'essais les mêmes que celles en vigueur pendant la course.
 - B. Le directeur de course peut interrompre les essais aussi souvent et pour aussi longtemps qu'il l'estime nécessaire pour dégager la piste ou permettre l'enlèvement d'une voiture. Dans le cas d'essais non qualificatifs exclusivement, le directeur de course, avec l'accord des commissaires sportifs, peut décider de ne pas prolonger la période d'essais après une interruption de ce genre.
 - C. Au cas où une ou plusieurs séances d'essais seraient ainsi interrompues, aucune réclamation relative aux effets possibles de cette interruption sur la qualification des pilotes ne sera admise.
 - D. Les essais libres et chronométrés sont facultatifs.
- 14 Briefing**
- Un briefing aura lieu avant l'essai à l'endroit prévu à cet effet. Tous les pilotes des voitures admises à participer à la course doivent être présents pendant toute la durée du briefing, sous peine d'exclusion de la course.
- 15 Point de départ**
- Le départ est donné arrêté, la voiture étant placée sur la ligne de départ.
- 16 Procédure de départ**
- S'il faut recourir à une procédure de départ manuelle, le commissaire préposé au départ annonce à haute voix les 30" -15" -10" et les cinq dernières secondes une à une. Les 5 dernières secondes révolues, le signal du départ sera donné.
- Autrement, cette méthode pourra être remplacée par une horloge digitale qui affichera l'heure officielle et devra être clairement visible par le pilote depuis sa position de départ. Le commissaire préposé au départ annonce à haute voix les 30" -15" -10" et les cinq dernières secondes se feront à vue. Le départ ne peut se faire qu'à l'affichage des 00", sous peine d'être sanctionné d'un faux départ.
- 17 Faux départ**
- En l'absence d'un système de détection électronique des départs anticipés, les roues de la voiture ne doivent pas tourner tant que le signal de départ n'a pas été donné.
- 18 Arrivée**
- A. Le signal de fin de course sera donné sur la Ligne d'arrivée au moyen d'un drapeau à damier.
 - B. Après avoir reçu le signal de fin de course, sauf si le règlement contient des dispositions différentes, les voitures devront aller directement au parc sans s'arrêter et sans assistance (à l'exception des commissaires si nécessaires).
 - C. Toute voiture se trouvant dans l'impossibilité de gagner le parc par ses propres moyens sera placée sous le contrôle exclusif des commissaires de piste qui demanderont assistance à la voiture de dégagement.

19. Publicité

- A. Seul la FSAM peut imposer une publicité sur les fonds des numéros de compétition, exclus ceux des portières avant. Un *Organisateur* ne peut imposer une publicité sur les fonds des numéros de *Compétition* qu'avec l'accord exprès de la FSAM.
- B. Ces inscriptions publicitaires sur les fonds des numéros de compétition ne devront pas dépasser 50cm de largeur sur 14cm de hauteur au-dessus ou au-dessous du fond blanc.

20. Classements

- A. Outre les classements prévus au Règlement du *Championnat*, sous réserve de l'accord de la FSAM, l'*Organisateur* peut prévoir dans son règlement des subdivisions par groupes d'*Automobiles*, comme définis dans l'*Annexe J* (Article 251.1.1), des subdivisions par classes de cylindrée comme définis dans l'*Annexe J* (Article 251.1.2) ou encore des classements spéciaux, fondés sur un indice de performance.
- B. La seule méthode applicable pour déterminer le classement général d'une course d'un championnat sera la suivante :
- Pour toutes les courses de vitesse sur circuits d'une durée de moins de 4 heures, ne seront classées que les voitures ayant couvert au moins 90% de la distance couverte par le vainqueur (arrondis au nombre entier inférieur de tours).
 - Dans le cas d'une course disputée en plusieurs parties, le vainqueur sera celui qui aura parcouru la distance totale prescrite dans le temps total le plus court, ou qui aura parcouru la plus grande distance totale dans le temps total prescrit.
- X. - **Pour le RUN :**
- En cas d'arrêt de la course, à n'importe quelle phase de la manche, du moment que chaque participant a pu réaliser un chrono, le classement se fera comme suit:
 - a) Le général, par le meilleur temps des chronos lors des phases éliminatoires effectués, avec le même nombre de passage et possibilité d'annuler le dernier passage si inégalité de nombre de passage.
 - b) La catégorie et la sous-catégorie, par le cumul des chronos lors des phases éliminatoires effectués, avec le même nombre de passage et possibilité d'annuler le dernier passage si inégalité de nombre de passage.
 - c) Dans le cas où les phases finales ne pourront être menées à leurs termes, seuls les articles a et b seront pris en considérations
- Δ. L'organisateur d'une *Compétition* doit en envoyer les résultats dans la semaine qui suit à l'Administration de la FSAM, ainsi qu'à tous les *Organisateurs* des *Compétitions* suivantes du *Championnat*.

21. Ex aequo

Pilotes

Les pilotes totalisant exactement le même nombre de points seront départagés comme suit :

- 1) En fonction de la qualité des places (1ère, 2ème, 3ème places, etc.) obtenues par eux aux classements généraux des *Compétitions* et ayant servi à constituer leur total de points.
 - 2) En fonction de la qualité des places obtenues aux classements généraux de toutes les *Compétitions* auxquelles chacun des *Pilotes ex aequo* aura pris part.
 - 3) En cas de nouvel ex aequo, la FSAM désignera elle-même le vainqueur en se fondant sur telles autres considérations qu'elle jugera appropriée.
- 4) **Pour le RUN :**
- 1) En fonction du meilleur nombre de 1ère place obtenue par eux aux classements généraux des *Compétitions* et ayant servi à constituer leur total de points.
 - 2) En cas d'égalité au championnat RUN, le titre revient au détenteur du meilleur temps de la saison.

22. Pénalités

Toutes les infractions au Code Sportif et à leurs annexes, au présent règlement et à ses annexes, aux Règlements particuliers, commises par les organisateurs, les officiels, les concurrents, les conducteurs ou toute autre personne ou organisation pourront être l'objet de pénalités ou amendes.

23. Echelle de pénalités

Les pénalités qui peuvent être infligées sont les suivantes, par ordre de sévérité croissante :

- le blâme ; - l'amende ; - la pénalité en temps ;
- l'exclusion ; - la suspension ; - la disqualification. - Interdiction de P.C

La pénalité en temps signifie une pénalité exprimée en minutes et/ou en secondes.

Chacune de ces pénalités peut être infligée après enquête régulière et, s'il s'agit d'une des trois dernières, après convocation de l'intéressé pour lui permettre de présenter personnellement sa défense.

24. Amendes

Des amendes peuvent être infligées aux concurrents ainsi qu'aux conducteurs, aides et passagers qui ne se conformeraient pas aux prescriptions des Règlements ou aux injonctions des officiels d'un meeting

Les amendes peuvent être infligées par la Fédération et par les commissaires sportifs.

25. Responsabilité des amendes

Les concurrents sont responsables des amendes infligées à leurs conducteurs, aides, passagers, etc.

26. Délai de paiement des amendes

Les amendes qui suivent la signification doivent être payées avant le prochain départ ou avant la proclamation des résultats.

Tout retard dans le versement du montant des amendes peut entraîner une suspension, au moins jusqu'au paiement de celles-ci.

27. Réclamations et appels

Le règlement doit comprendre tous les renseignements nécessaires concernant le montant des droits de réclamation ou de la caution d'appel fixés par la FSAM dans chaque Règlement Sportif.

28. Application et interprétation des Prescriptions Générales et des Règlements

En cas de différend relatif à l'interprétation des présentes Prescriptions, seule la FSAM est qualifiée pour prendre une décision.

29. Couverture équitable et impartiale

L'organisateur d'une Epreuve devra s'assurer que la personne habilitée à exploiter les droits de retransmission fera en sorte que l'épreuve soit couverte de façon équitable et impartiale et que les résultats de cette dernière ne soient pas déformés.

30. Droit de tournage et d'images animées de la FSAM

Tous les droits de tournage et d'images relatifs à tout Championnat, Coupe, Trophée ou Challenge sont dévolus à la F.S.A.M ou au club organisateur de l'épreuve. Ces droits pourront faire l'objet d'une cession à un ou plusieurs services de communication audiovisuelle.

Un Championnat, Coupe, Trophée ou Challenge de la F.S.A.M est une série d'épreuves comptant pour l'attribution d'un titre national délivré par la F.S.A.M. Les organisateurs d'épreuves comptant pour un Championnat, Coupe, Trophée ou Challenge de la F.S.A.M et dont la F.S.A.M ou le club organisateur a confirmé qu'elle ne souhaite pas gérer les droits de tournage et d'images animées ni les céder, pourront disposer de ces droits à leur convenance.

La F.S.A.M ou le club organisateur accrédite le personnel des services de communication audiovisuelle ou société de production à pénétrer sur les lieux accueillant des épreuves d'un Championnat, Coupe, Trophée ou Challenge de la F.S.A.M, dans le but de procéder à des enregistrements sonores télévisés et autres ainsi qu'à des retransmissions ou à la réalisation de films.

Toute exploitation, à but lucratif (photo, magazine, documentaire, émission télévisée, publi-reportage...), devra avoir l'approbation de la FSAM

31. Médical

a. Contrôle préalable

Tout pilote qui souhaite obtenir une licence compétition ou une licence provisoire permettant de participer à une épreuve de sport mécanique (CHAMPIONNATS, CHALLENGES, TROPHEES, COUPES et OPEN) doit se soumettre à un contrôle médical annuel. Le tarif de la visite médicale est fixé à **30.000 Ar.**

L'utilisation de la fiche médicale délivrée par la F.S.A.M est obligatoire. Seul le médecin fédéral ou le médecin désigné par le club pour les Provinces est habilité à remplir cette fiche. Une fois la fiche médicale dûment rédigée, le médecin examinateur devra remplir le Certificat Médical inclus dans la demande de licence.

Tout pilote devra prendre ses dispositions pour ne pas effectuer sa visite médicale dans la semaine qui précède une compétition.

Aucune visite médicale ne pourra se faire sur le lieu de l'Epreuve, en conséquence, tout pilote n'ayant pas effectué sa visite médicale préalable se verra refusé de départ sans pour autant prétendre au remboursement de son droit d'inscription.

Les pilotes venant de l'étranger, présentant une licence étrangère, devront impérativement produire un certificat d'aptitude émanant du médecin responsable agréé de leur ASN.

b. Contrôle après une maladie ou un accident

Les pilotes accidentés au cours d'une épreuve ou blessés à l'occasion d'autres activités pourront, à la demande du médecin fédéral, subir une visite médicale attestant de leur guérison ou consolidation, avant d'être autorisés à recourir.

32. Contrôle antidopage

a. Le dopage, c'est-à-dire l'usage de substances destinées à accroître artificiellement et passagèrement les possibilités physiques et susceptibles de nuire à la santé des pratiquants est interdit.

Les contrevenants et ceux ayant refusé de se soumettre au contrôle antidopage pourront être exclus, et en outre, pourront faire l'objet de sanctions disciplinaires. L'obligation de respecter la réglementation interdisant le dopage et d'accepter les contrôles éventuels des médecins accrédités, figurera sur les bulletins d'engagement et sera signée par les conducteurs.

b. Le Règlement antidopage de la FIA vise à protéger le droit fondamental des conducteurs de participer à des activités sportives exemptes de dopage, à promouvoir la santé et à garantir aux conducteurs l'équité, la sécurité et l'égalité dans le sport automobile. Il incombe aux conducteurs et aux autres personnes concernées de savoir ce qui constitue une violation des règles antidopage, ce qui implique la connaissance des substances et des méthodes incluses dans la liste des interdictions publiées par l'Agence Mondiale Antidopage (l'AMA).

c. Le dopage est défini comme une ou plusieurs violations des règles antidopage énoncées dans l'Annexe A (Règlement antidopage) de la FIA.

d. Contrôle de l'alcoolémie

Au cours d'une épreuve, et à la demande des autorités sportives, tout licencié peut éventuellement faire l'objet, sur place, d'un examen médical motivé par son comportement, son état de santé ou du fait d'éléments d'information portés à la connaissance des autorités sportives.

Au terme de cet examen, qui le cas échéant peut s'accompagner d'un contrôle de l'imprégnation éthylique, les autorités sportives prendront les décisions qui s'imposent, après avis du médecin examinateur présent sur le terrain.

La présence d'une odeur d'alcool est considérée comme un état d'ébriété. La FSAM pourra sanctionner sur le champ le concerné et le suspendre pour toute la saison, et plus si elle le juge nécessaire.

33. Organisation des secours

Elle recouvre toutes les catégories du sport mécanique ; Les obligations qui en résultent ne remplacent pas, mais complète les mesures qui pourraient par ailleurs être imposées par les pouvoirs publics.

Ces dispositions s'appliquent à toutes les épreuves inscrites au Calendrier F.S.A.M. Il est nécessaire de respecter les conditions suivantes :

Un médecin-chef est toujours obligatoire. Il doit être inscrit au tableau de l'ordre des médecins. En cas de force majeure il pourra être remplacé.

Le Médecin-chef doit être à la direction de course en liaison permanente avec elle. Un système de transmission propre au service médical est vivement conseillé. A défaut, le Service Médical doit pouvoir avoir accès au service de transmission propre à la course.

Les rallyes

a) Parcours de liaison

Un pilote accidenté au cours d'un parcours de liaison se trouve dans les mêmes conditions qu'un accidenté habituel de la circulation. Par conséquent, il n'est pas possible de prévoir un système de secours particulier. Toutefois, pour parer à cette éventualité, il est souhaité de prévoir une voiture balai avec un médecin à bord.

b) Epreuves spéciales chronométrées

La présence au départ de chaque secteur chronométré d'un médecin et d'une ambulance permettant la ventilation et l'aspiration, ayant pour mission de se rendre par les moyens les plus rapides, auprès d'un blessé et de prendre sur place les dispositions nécessaires est obligatoire. Il est vivement conseillé, de choisir soit un médecin compétent en réanimation, soit à défaut un médecin éduqué pour effectuer les secours d'urgence. Pour les secteurs chronométrés de 20 km et plus, une ambulance intermédiaire comprenant une équipe médicale et équipée de communication est obligatoire.

Les autres catégories (slaloms, course de côte, runs, karting ...)

La présence d'une ambulance avec le matériel prévu pour la réanimation à bord, accompagnée d'un médecin chef et d'une voiture de première intervention devront être mise à la disposition du médecin chef par les organisateurs, pendant l'épreuve et les éventuels essais. Un service de secours approprié doit également être prévu pour les enceintes publiques payantes.

Trousse de 1^{er} secours

- Toutes les voitures concurrentes et ce dans les catégories précitées (rallye, run, slalom, cross car) doivent comprendre une trousse de premier secours, qui doit contenir, au minimum, les produits suivants :

- o Pommade anti brûlure – Mercurochrome – Solution antiseptique – Sparadrap en rouleau – bande en rouleau – anti inflammatoire – garrot – ciseaux – compresse

34. DIVERS DROITS

- Affiliation pour tout nouveau club	1.000.000 ar
- Cotisation club annuelle	750.000 ar
- Organisation rallye national Auto/T2	1.250.000 ar
- Organisation rallye national SSV/T1 (si 3 et plus)	625.000 ar
- Organisation Grand Rallye de Madagascar (GRM) Auto/T2	1.750.000 ar
- Organisation Grand Rallye de Madagascar (GRM) SSV/T1 (si 3 et plus)	750.000 ar
- Organisation Rallye international de Madagascar (RIM inscrit au calendrier FIA)	2.500.000 ar
- Organisation compétition de base (par titre de Champion)	300.000 ar

- Organisation de compétition de base Vehicule Electrique (si 3 et plus)	300.000 ar
- Organisation slalom cross car	200.000 ar
- Organisation OPEN	2.000.000 ar
- Mutation Club	500.000 ar
- Contrôle de conformité Rallye, Slalom/Course de Côte, Run, Karting	50.000 ar
- Contrôle de conformité Cross Car	50.000 ar
- Visite médicale	40.000 ar

Le coût du déplacement, en carburant, pour le contrôle de conformité est à la charge du concurrent, à convenir selon la distance

La cotisation annuelle devra être réglée en début de saison, avant la première course officielle.

Les droits d'organisation devront être réglés en cours ou juste après une course, sous peine d'une amende complémentaire de 10% par année de manquement

En cas de manquement, et en sus des 10% pour chaque saison entamée, le club sera suspendu et interdit d'organisation jusqu'à épurement des arriérés.

Le licencié dudit club ne sera plus représentant et devra changer de club, qui sera conditionné par le paiement de la mutation, s'il souhaite prendre une licence.

1. CONDITIONS GENERALES DES CHAMPIONNATS

La FSAM organise le Championnat de Madagascar des Run de la FSAM (le Championnat) qui est la propriété de la FSAM. Le Championnat est régi par le Code Sportif International de la FIA et ses annexes (le Code) et le présent règlement qui comprend les articles applicables suivants

Deux championnats différents pour les moteurs thermiques dénommés RUN et les moteurs électriques dénommés E-RUN

TITRES NATIONAUX des E-RUNS

CHAMPION DE MADAGASCAR E-RUN

- * Champion de Madagascar des RUNS
- * 1^{er} Vice-Champion de Madagascar des RUNS
- * 2^{ème} Vice-Champion de Madagascar des RUNS

CHAMPION CATEGORIE Run et E-Run

- * Champion Catégories Pro Run
- * Champion Catégories Super Run
- * Champion Catégories Run

CHAMPION SOUS CATEGORIE (3 premiers) E-Run

- * Champion / 1^{er} Vice-Champion / 2^{ème} Vice-Champion Sous-Catégorie Pro Run 1
- * Champion / 1^{er} Vice-Champion / 2^{ème} Vice-Champion Sous-Catégorie Pro Run 2
- *
- * Champion / 1^{er} Vice-Champion / 2^{ème} Vice-Champion Sous-Catégorie Super Run 1
- * Champion / 1^{er} Vice-Champion / 2^{ème} Vice-Champion Sous-Catégorie Super Run 2
- *
- * Champion / 1^{er} Vice-Champion / 2^{ème} Vice-Champion Sous-Catégorie Run 2
- *
- * Champion / 1^{er} Vice-Champion / 2^{ème} Vice-Champion Sous-Catégorie Run 4

CHAMPION GROUPE E-Run

- * Champion Groupe Féminin confondu Pro Run, Super Run et Run
- * Champion Groupe Jeune confondu Pro Run, Super Run et Run (15 à 21 ans)
- * Champion Groupe Rookie / Run uniquement (à partir de 14 ans, N'ayant jamais obtenu de licence Run – épreuve Asphalte)

TEMPS SCRATCH ABSOLU

- * Le pilote ayant effectué, sur la saison, le temps scratch toutes catégories et sous catégories confondus. (Validé si et seulement si, le pilote durant la saison, a pu effectuer un autre temps officiel, à un maximum de 3 dixième de ce record)

1.1 APPLICATION

- 1.1.1 Tous les pilotes, concurrents et officiels participant aux Championnats s'engagent en leur noms propre, et en celui de leurs employés et agents, à observer toutes les dispositions telles que complétées ou modifiées du Code, des Règlements Techniques applicables, du présent Règlement Sportif et du règlement particulier de chaque run.
Pour les besoins du présent Règlement Sportif, les promoteurs de championnat, manufacturiers de pneus, fournisseurs de carburants ou tout autre fournisseur lié avec une voiture en compétition, sont considérés comme des participants au rallye au sens de l'Article 1.3 du Code Sportif International et, à ce titre, sont tenus de respecter les obligations qui s'imposent à eux ainsi que les décisions de l'autorité sportive.
- 1.1.2 Seule la FSAM peut accorder des dérogations au présent règlement. Toute demande de dérogation aux règlements applicables pour les championnats doit être soumise et approuvée par la FSAM.
- 1.1.3 Le Directeur de Course est chargé de l'application du présent règlement et du règlement particulier avant et pendant le déroulement du run. Il doit informer les Commissaires Sportifs de tous les incidents importants survenus qui requièrent l'application de ce règlement ou du règlement particulier du RUN. Dans les situations spécifiquement prévues dans ce Règlement, et s'il le juge nécessaire par ailleurs, il doit également notifier par écrit toute application au(x) équipage(s) concerné(s).
- 1.1.4 Tout ce qui n'est pas expressément autorisé par le présent règlement est interdit.
- 1.1.5 Toute violation du présent règlement sera signalée aux Commissaires Sportifs qui pourront infliger une sanction telle que prévue par le Code Sportif International. Tout cas non prévu dans le règlement sera étudié par les Commissaires Sportifs, seuls habilités à prendre une décision comme prévu par le Code Sportif International.

1.2 LANGUE OFFICIELLE

Les différents documents, notamment le règlement particulier et tous les additifs, doivent être rédigés en français.

1.3 INTERPRETATION

En cas de divergences d'interprétation du présent règlement, seule la FSAM pourra arbitrer. Durant l'épreuve, les Commissaires Sportifs statueront sur toute divergence éventuelle. En aucun cas, la jurisprudence ne pourra être évoquée.

1.4 DATE D'APPLICATION

Le présent règlement entre en vigueur le 1^{er} janvier de la saison en cours.

2. DEFINITIONS

2.1 DEBUT DU RUN

Tout run débute le jour des vérifications techniques et administratives. La partie compétitive du run débute lors du premier contrôle horaire.

2.2 ADDITIF

Document écrit officiel destiné à modifier, préciser ou compléter le règlement particulier du run tel que précisé à l'Annexe II. Un additif ne peut changer ou amender le Règlement Sportif du Championnat de Madagascar. Cela peut être uniquement fait par une dérogation accordée par la FSAM

2.3 COMMUNICATION

Document écrit officiel de nature informative qui peut être publié soit par le directeur de course, soit par les commissaires sportifs.

2.4 PILOTE

Un pilote est composé d'une personne à bord de chaque voiture désignée comme pilote. Il devra obligatoirement être titulaire d'une licence de compétition de pilote FSAM pour l'année en cours qui soit valable pour l'épreuve.

2.5 DECISION

Un document publié par le directeur de course ou les commissaires sportifs pour annoncer leurs conclusions suite à une enquête, audience ou investigation.

2.6 FIN DE LA COMPETITION

La compétition se termine avec la publication du classement final

2.7 PARC FERME et ZONE DE DEPART

Zone dans laquelle une opération, vérification, préparation ou réparation sur la voiture n'est autorisée que si expressément prévue par le présent règlement ou par le règlement particulier du RUN et où seuls les officiels autorisés sont admis.

2.8 ASSISTANCE

L'assistance se définit comme tout travail sur une voiture concurrente excepté ce qui est stipulé dans le présent règlement

2.9 NOTIFICATION

Document écrit officiel, émis et publié par le Directeur de Course afin d'informer, lorsque nécessaire, un ou des concurrents de l'application de ce Règlement et/ou du Règlement Particulier

CHAMPIONNATS ET POINTS

3. EXIGENCES CONCERNANT LES CHAMPIONNATS

3.1 QUALIFICATION D'UN RUN ET DROIT D'UN RUN

3.1.1 Pour qu'un run puisse compter pour un Championnat des Runs de la F.S.A.M, il faut obligatoirement que la demande ait été faite auprès de la F.S.A.M et qu'il ait été inscrit dans le calendrier établi au début de l'année en cours.

3.1.2 Le droit d'organisation est fixé à **300.000 Ar** par titre de championnat. Droit qui devra être réglé au moment du dépôt du règlement particulier.

ELIGIBILITES TITRES NATIONAUX

NB : Les titres de Champion ne seront attribués que (sauf pour temps scratch absolu) :

- si le pilote remplit les critères de participation des 65% au classement général ; 65% dans les catégories ; 65% dans les sous catégories.
- Si seul un pilote remplit les 65% de participation au classement général ; 65% dans les catégories ; 65% dans les sous catégories, le titre ne sera attribué que si il réalise 100% d'arrivée des 65% au classement général ; 65% dans les catégories ; 65% dans les sous catégories.
- Toutes créations de nouveaux titres devront comprendre au moins cinq (05) concurrents pour être titrés par la FSAM

CHAMPIONNAT DE MADAGASCAR			
CALENDRIER 2025			
RUN MADA :	MAI	4	RUN
RUN MADA :	JUILLET	20	RUN
RUN MADA :	OCTOBRE	19	RUN
MSA :	NOVEMBRE	30	RUN

3.2 RAPPORTS

3.2.1 Pour chaque run, un rapport sera rédigé par un observateur de la FSAM et éventuellement par d'autres officiels de la FSAM et étudié par la Commission de la FSAM concernée.

3.2.2 Tout run du Championnat qui d'après le rapport de l'observateur, n'aurait pas été conforme au règlement ou n'aurait pas atteint le niveau requis eu égard aux points observés pourra ne pas être accepté les années suivantes dans le Championnat.

3.2.3 A la fin de chaque Run, et à la dernière réunion du Collège, une réunion d'évaluation devra se tenir. La présence de toutes les entités ayant officié est obligatoire ainsi que la présence des organisateurs du prochain Run.

3.3 ANNULATION / DEPLACEMENT D'UN RUN DE CHAMPIONNAT

3.3.1 Tout club ayant inscrit une compétition au calendrier du Championnat de Madagascar est tenu de l'organiser sous peine d'être interdit d'organisation l'année suivante sauf cas de force majeure reconnu comme tel par la FSAM et par l'Assemblée Générale.

3.3.2 En cas de manquement, l'organisateur sera soumis à une amende financière de :

- 30 jours **avant** la date inscrite au calendrier : 5.000.000 ar
- Dans les 30 jours de la date inscrite au calendrier : 10.000.000 ar

3.3.3 L'amende pécuniaire devra être réglée au cours de l'année suivante. En cas de manquement, le club sera suspendu et interdit d'organisation jusqu'à épurement de l'amende. Les licenciés dudit club ne sera plus représenté et devra changer de club, sans être soumis à la mutation de club.

3.3.4 Le déplacement d'un RUN inscrit au calendrier ne pourra se faire qu'à la place d'une annulation et/ou défaillance

3.4 EPREUVES CANDIDATES

Tout run candidat de la FSAM doit être conforme au règlement du Championnat concerné.

3.5 ATTRIBUTION DES POINTS DU CHAMPIONNAT

3.5.1 Pour chaque titre du Championnat, les points sont attribués pour chaque run en tenant compte du classement général ; du classement par catégorie ; du classement par sous-catégorie ; du classement par groupe, selon le barème suivant :

CONDITIONS SUPPLEMENTAIRES POUR MARQUER DES POINTS

Les pilotes éligibles peuvent marquer des points au classement général en tenant compte de sa position relative et sans tenir compte du classement des pilotes qui ne sont pas éligibles.

3.5.2 BONUS.

3.5.2.1 La dernière manche organisée se verra bénéficier d'un coefficient de 1.2

3.5.2.2 Les runs organisés en province et/ou dont un P.C se trouve hors d'Antananarivo ville, impliquant un déplacement de la logistique à un minimum de 100 kms, bénéficiera d'un coefficient de 1.2

3.5.3 ATTRIBUTION DE POINTS REDUITS

Dans le cas où l'un des runs comptant pour un Championnat ne pourrait se dérouler complètement pour une raison quelconque, l'attribution de points sur 50% se ferait sur la base du classement établi, du moment que chaque participant a pu réaliser un chrono :

- a) Le général, par le meilleur chrono lors des phases éliminatoires effectués, avec le même nombre de passage et possibilité d'annuler le dernier passage si inégalité de nombre de passage.
- b) La catégorie et la sous-catégorie, par le cumul des phases éliminatoires effectués, avec le même nombre de passage et possibilité d'annuler le dernier passage si inégalité de nombre de passage.
- c) Dans le cas où les phases finales ne pourront être menées à leurs termes, seuls les articles a et b seront pris en considérations

3.6 CONDITIONS MINIMALES DE PARTICIPATION

3.6.1 Le nombre minimum de participations pour être classés à la fin de la saison au classement final est de 65% au classement général ; 65% dans les groupes/classes ; 65% dans les catégories des runs organisés. Les décimales seront arrondies au nombre entier immédiatement supérieur (0,5 à 0,9) ou inférieur (0 à 0,4) (ex : si 4 RUN – 65% = 2,60 donne 3 – si 5 RUN – 65% = 3,25 donne 3 – si 6 RUN – 65% = 3,90 donne 4)

3.6.2 Si les pilotes ne participent pas au nombre minimal requis d'épreuves, ils seront retirés du classement final du Championnat concerné. Dans ce cas, les points ne sont pas redistribués aux pilotes encore dans le Championnat.

3.6.3 Si le pilote est seul dans son groupe/classe, il devra participer à la totalité des 65% des manches du championnat

3.7 NOMBRE DE RESULTATS POUR LE CLASSEMENT FINAL DES CHAMPIONNATS

Le classement est établi en prenant en compte le nombre total des runs. Le pilote ayant totalisé à la fin de l'année le plus grand nombre de points sera déclaré champion de Madagascar des pilotes de run ou Vainqueur du Groupe/Classe ou Catégorie correspondant.

3.8 NOMBRE DE RUNS D'UN CHAMPIONNAT

Le nombre minimum de run pour que ce Championnat ait lieu est fixé à 4.

4. EX AEQUO D'UN CHAMPIONNAT

4.1 PILOTES

Pour l'établissement du classement final et/ou provisoire d'un Championnat, les pilotes totalisant exactement le même nombre de points seront départagés comme suit :

- En fonction du meilleur nombre de 1^{ère} place obtenue par eux aux classements généraux des *Compétitions* et ayant servi à constituer leur total de points
- En cas d'égalité, le titre revient au détenteur du meilleur temps de la saison.

5. OFFICIELS ET DELEGUES

La liste des officiels doivent être fournis deux semaines à l'avance pour permettre à l'organisateur de trier et de les former pour la course. Les officiels désignés ne doivent plus être changés après la formation, en cas de force majeure, le remplaçant doit faire ou avoir déjà fait la formation.

5.1 COMMISSAIRES SPORTIFS

Le Collège des Commissaires Sportifs de l'épreuve (les commissaires sportifs) comprendra toujours trois membres. Le président sera désigné par la FSAM. Les 2 autres seront désignés par l'organisateur (Run Mada et AMA). Il doit y avoir une communication permanente entre les Commissaires Sportifs et le Directeur de Course. Durant le déroulement du RUN, au moins l'un des Commissaires Sportifs doit se trouver à proximité du PC RUN.

5.2 DELEGUES DE LA FSAM

Les délégués suivants peuvent être désignés par la FSAM et chacun d'eux rédigera un rapport indiquant ses responsabilités sur le run :

5.2.1 Délégué Sportif de la FSAM

Le Délégué Sportif de la FSAM est chargé d'assurer la liaison avec le directeur de course et tous les autres délégués et officiels désignés par la FSAM.

5.2.2 Délégué Technique de la FSAM

Le Délégué Technique de la FSAM est chargé d'assurer la liaison avec le Directeur de Course et sera commissaire technique en chef responsable de toutes les questions techniques.

5.2.3 Délégué à la Sécurité de la FSAM

Le/La délégué de la sécurité de la FSAM est chargé(e) spécialement de vérifier la sécurité du public et des médias lors du rallye. Il/Elle a le pouvoir de retarder le départ d'une épreuve spéciale de 30 minutes maximum s'il/elle juge que les conditions de sécurité ne sont pas satisfaisantes.

5.2.4 Délégué Médical de la FSAM

Le Délégué Médical de la FSAM est chargé d'assurer la liaison avec le médecin-chef concernant tous les aspects médicaux, y compris tout briefing avant la compétition.

5.3 CHARGE(S) DES RELATIONS AVEC LES CONCURRENTS

La mission principale du chargé des relations avec les concurrents consiste à donner aux concurrents toutes informations ou toutes précisions complémentaires relatives à la réglementation et au déroulement du run. Il doit y en avoir au moins un chargé des relations avec les concurrents lors de chaque run qui doit être facilement identifiable par les concurrents.

5.4 JUGE DE FAIT / OFFICIELS CLUB

Deux juges de fait / Officiels Clubs (ayant passé les examens de la FSAM) seront désignés par chaque club ayant des concurrents en lice, systématiquement, à toutes les manches du Championnat. Ces juges de fait / Officiels Clubs devront figurés sur le règlement particulier et/ou sur un additif avant le 1^{er} départ. Sur la ligne de départ et d'arrivée, ils devront être en communication permanente avec les officiels de la FSAM. Ils auront pour mission d'observer toutes anomalies et d'informer les officiels de la FSAM qui sortiront un rapport en commun. Leurs observations devront être considérées par les officiels de la FSAM, toutefois les Commissaires Sportifs statueront en dernier ressort.

5.5 COMMISSAIRES TECHNIQUES (CT)

5.5.1 Les commissaires techniques sont chargés de toutes les vérifications des *Automobiles*. Ils devront :

- a) exercer leur contrôle, soit avant l'*Epreuve* à la requête de l'ASN ou du *Comité d'Organisation*, soit pendant (y compris les contrôles inopinés) ou après l'*Epreuve* à la requête du directeur de course et/ou des commissaires sportifs ;
- b) employer des instruments de contrôle approuvés ou acceptés par l'ASN ;
- c) ne communiquer les résultats de leurs opérations qu'à l'ASN, au *Comité d'Organisation*, aux commissaires sportifs et au directeur de course, à l'exclusion de tout autre ;

d) établir et signer, sous leur propre responsabilité, leurs procès-verbaux et les remettre à celle des autorités ci-dessus désignées qui leur aura donné l'ordre de les établir.

5.5.2 Afin de permettre la bonne exécution de leur fonction, l'organisateur doit prévoir dans son budget le coût de carburant des déplacements des Commissaires Techniques vers les différents endroits dont leurs présences sont requises.

VOITURES ADMISES

6. VOITURES ADMISES AUX EPREUVES DES CHAMPIONNATS DE RUNS DE LA FSAM

6.1 RESUME

La préparation des véhicules devra être conforme au règlement technique de la catégorie correspondante, vérifiée et validée par le Directeur Technique National de la FSAM.

- **Arceau obligatoire pour tout véhicule avec allègement des parties soudées à la carrosserie.**
- **Arceau obligatoire pour tout véhicule effectuant un temps à partir de 11,4 secondes et moins (= ou – de 11,4s)**
- **Pour une toute nouvelle voiture n'ayant pas encore participé à une manche de Championnat (sans référence), le Directeur Technique National pourra imposer l'obligation de l'arceau à son appréciation.**
- Les voitures dans sa configuration d'origine moteur (sans apports de suralimentation supplémentaire d'air ou de gaz ou changement de pièce mécanique), dans sa configuration d'origine carrosserie (sans modifications tenant à alléger la voiture), n'ont pas l'obligation de rajout d'arceaux qu'importe le chrono qu'elles effectuent.
- Les voitures dont la partie soudée à la coque est allégée seront obligées d'être arceautées
- Les voitures sont catégorisées CUSTOM si :
 - Le bloc moteur installé ne figure pas dans la liste des pièces détachées OEM de la marque de la carrosserie.
 - L'emplacement du moteur a été déplacé par rapport à son emplacement de livraison sortie constructeur.
- Toutes les voitures catégorisées custom sont surclassées dans la catégorie supérieure.
 - RUN vers Super RUN
 - Super RUN vers Pro RUN
- Le collège devra engager ses responsabilités si un représentant de club les saisit en cas de comportement dangereux d'un pilote (odeur d'alcool, ...) ou comportement dangereux d'une voiture (instabilité, ...)
- Les voitures arceautées et/ou custom doivent passer une homologation spéciale avec le CT de la fédération avant le début de chaque manche (validation chrono ou test accélération (2ème à fin de 3ème) et freinage d'urgence).

6.2 CATEGORIE PRO RUN

a) tous les véhicules normalement commercialisés et les véhicules répondant au règlement technique des épreuves d'accélération

b) Véhicule à bloc moteur d'origine remplacé par un bloc moteur non inscrits dans le catalogue officiel de la marque de la carrosserie (Customisé) Dans la catégorie PRO RUN, il faut distinguer 2 sous catégories.

Sous Catégorie PRO RUN 1 : 4 roues motrices – moteur Thermiques ou VE

Sous Catégorie PRO RUN 2 : 2 roues motrices à moteur VE > 500cv

6.3 CATEGORIE SUPER RUN

Tous les véhicules normalement commercialisés et les véhicules répondant au règlement technique des épreuves d'accélération

Dans la catégorie SUPER RUN, il faut distinguer 2 sous catégories.

Sous Catégorie SUPER RUN 1 : 2 roues motrices - Moteur VE < 300cv

Sous Catégorie SUPER RUN 2 : 2 roues motrices - Moteur VE < 500cv

6.4 CATEGORIE RUN

Tous les véhicules normalement commercialisés et les véhicules répondant au règlement technique des épreuves d'accélération

Dans la catégorie RUN, il faut distinguer 2 sous catégories.

Sous Catégorie RUN 2 : 2 roues motrices – Moteur VE < 150cv

Sous Catégorie RUN 4 : 2 roues motrices - Moteur VE < 200cv

Les voitures dites hybrides pourront, à titre d'observation, participer aux manches du championnat 2025. Elles ne pourront ni être classées ni prétendre à un titre quelconque.

PNEUMATIQUES ET ROUES

7.1 POUR TOUS LES TYPES DE VOITURES

7.1.1 Conformité

Tous les marques de pneus et sculptures asphaltes sont libres.

DOCUMENTS STANDARD ET VISAS FSAM

8.1 DOCUMENTS STANDARD DE LA FSAM

Le format et la procédure des documents suivants doit être suivi :

- Règlement particulier (format électronique et imprimé)
- Additifs (format électronique et imprimé)
- Bulletin d'engagement (format électronique et imprimé)
- Liste des Engagés (format électronique)

- Liste des partants et résultats du run (format électronique et imprimé)
- Ordre de Départ (format imprimé)

L'utilisation d'un tableau d'affichage numérique est recommandée. Toutefois, les documents officiels tels que les classements provisoires et finaux, les résultats, les additifs et les décisions doivent être publiés sur le tableau d'affichage officiel standard, avec l'heure de publication.

Les documents qui sont publiés électroniquement ne seront pas amendés une fois publiés sur le site Web des organisateurs à moins que tous les concurrents et officiels n'en soient informés et que les amendements ne soient mis en évidence. Tout document qui requiert l'approbation de la FSAM avant la publication ne sera pas amendée sans l'approbation de la FSAM.

8.2 REGLEMENT PARTICULIER

Voir Annexe II.

8.3 DELIVRANCE D'UN VISA

Avant de délivrer un visa, la FSAM évaluera le règlement particulier :

8.4 ACCREDITATION ENVIRONNEMENTALE

- 8.4.1** Tous les organisateurs de RUN doivent suivre le programme de Certification Environnementale mis en place par la FIA qui peut être consulté à l'adresse <https://www.fia.com/environmental-accreditation-programme>.

ASSURANCE

9. COUVERTURE D'ASSURANCE

9.1 DESCRIPTION DE LA COUVERTURE D'ASSURANCE

Le règlement particulier doit indiquer avec précision tous les détails concernant la couverture d'assurance souscrite par les organisateurs. Sur le certificat figureront les noms des concurrents, de la FSAM et des officiels du run (description des risques et des montants couverts).

9.2 COUVERTURE DE RESPONSABILITE CIVILE

- 9.2.1** La prime d'assurance qui doit être comprise dans le droit d'engagement doit fournir une couverture de responsabilité civile à l'égard des tiers (responsabilité civile).

- 9.2.2** La couverture de responsabilité civile sera en plus de et sans préjudice de toute police d'assurance personnelle détenue par un concurrent ou toute autre personne ou entité légale participant à l'épreuve.

- 9.2.3** L'assurance devra être effective au moins depuis le départ de la première partie compétitive jusqu'à la fin du run ou dès le moment de l'abandon permanent ou de la mise hors course.

9.3 EXCLUSION DE LA COUVERTURE

Les véhicules d'assistance et les véhicules utilisés aux fins des reconnaissances, même porteurs de plaques spécifiques délivrées par l'organisateur, ne sont pas couverts par la police d'assurance du run.

ENGAGEMENTS

10. PROCEDURE D'ENGAGEMENT

Un pilote ne peut s'engager que sur une seule voiture. Une voiture pour un seul pilote.

Chaque pilote peut inscrire autant de voitures qu'il souhaite sans restriction de catégorie (moyennant des frais d'inscription additionnelles), toutefois, le choix final de la voiture qui pourra participer à la course se fera avant le briefing des pilotes

10.1 GENERAL

Dans le cas où Les engagements se feront, au siège de la FSAM pour les run à Tana et au siège du club organisateur pour les provinces. Les règlements particuliers et autres documents relatifs à la course devront être déposés à la FSAM, au plus tard, la veille du jour d'ouverture des engagements.

10.2 SOUMISSION DES BULLETINS D'ENGAGEMENT

Tout détenteur de licence de compétition de la FSAM souhaitant participer à un run doit envoyer le droit d'engagement dû ainsi que le bulletin d'engagement dûment rempli au secrétariat du run, avant la date de clôture qui sera spécifié dans le règlement particulier. Si la demande est envoyée par fax ou par e-mail, le document original doit parvenir aux organisateurs avant le départ, accompagné du montant de l'engagement. Uniquement pour les licences provisoires, l'engagement ne sera validé que si le pilote présente le reçu du paiement de sa licence provisoire

10.3 AMENDEMENTS DES BULLETINS D'ENGAGEMENT

Jusqu'au moment des vérifications techniques, le concurrent est libre de remplacer la voiture déclarée sur le bulletin d'engagement par une autre de même groupe et de même classe.

10.4 CHANGEMENT DE CONCURRENT

Tout changement de concurrent est autorisé jusqu'à avant la clôture des engagements.

Après la clôture des engagements, un concurrent peut être remplacé, avec l'accord:

- des organisateurs avant le début des vérifications administratives ;
- des commissaires sportifs, après le début de ces vérifications et avant la publication de la liste des pilotes admis à prendre le départ.

10.5 ENGAGEMENTS DES CONCURRENTS

Par le fait d'apposer leurs signatures sur le bulletin d'engagement, le concurrent ainsi que tous les membres de l'équipage se soumettent aux juridictions sportives reconnues par le Code et ses annexes, ainsi qu'aux dispositions du présent règlement et du règlement particulier du run.

10.6 ENGAGEMENT NON VISE

Tout bulletin d'engagement mal rempli et non visé par les concurrents et/ou par le club d'appartenance sera refusé.

11. DATES DE CLOTURE ET DROITS DES ENGAGEMENTS

11.1 DATES DE CLOTURE DES ENGAGEMENTS

La date de clôture des engagements sera fixée au plus tard le Jeudi avant le début des vérifications techniques. La liste des engagements des pilotes doit être publié et/ou envoyé à la FSAM au moins 1 jour avant le début du run. A titre exceptionnel, la FSAM pourra autoriser des engagements tardifs.

11.2 DROITS D'ENGAGEMENT

11.2.1 PUBLICATION DES DROITS D'ENGAGEMENT

Le montant des droits d'engagement doit être précisé dans le règlement particulier : maximum 200.000 Ar.

11.2.2 ACCEPTATION DE LA DEMANDE D'ENGAGEMENT

La demande d'engagement ne peut être acceptée que si elle est accompagnée du montant total des droits d'engagement ou d'un reçu délivré par l'ASN du concurrent.

11.2.3 REMBOURSEMENT DES DROITS D'ENGAGEMENT

Les droits d'engagement seront intégralement remboursés :

- Aux candidats dont l'engagement aura été refusé.

- En cas d'annulation du run

11.2.4 REMBOURSEMENT PARTIEL DES DROITS D'ENGAGEMENT Les droits d'engagement peuvent faire l'objet d'un remboursement partiel, aux conditions prévues dans le règlement particulier.

12. CATEGORIES

12.1 CHANGEMENT DE SOUS CATEGORIES

S'il s'avère au moment des vérifications techniques qu'une voiture ne correspond pas dans sa configuration de présentation à la Catégorie dans laquelle elle a été engagée, les commissaires sportifs pourront la transférer dans une sous-catégorie appropriés recommandés par les commissaires techniques et/ou le Directeur Technique de la FSAM.

IDENTIFICATION DES VOITURES

Lors de la cérémonie de distribution des packages, la présence du pilote est obligatoire. L'absence du pilote sera soumise à une amende pécuniaire de **300.000 Ariary**, mais SEUL l'engagé pourra retirer son package

L'organisateur prendra ses mesures pour que l'engagé puisse retirer son packaging avant le VA - VT.

La récidive, en cours de saison, de l'absence du pilote sera sanctionnée du triple de l'amende. Une deuxième récidive sera sanctionnée par un refus de départ.

13. NUMEROS DE COURSE ATTRIBUES CHAQUE SAISON

13.1 GENERALITES

13.1.1 Les organisateurs fourniront à chaque voiture un numéro de course qui devra être apposé sur les voitures selon les emplacements indiqués avant les vérifications techniques. Ce numéro est distribué au pilote pour l'année en cours.

13.1.2 Toute publicité (FSAM) à l'intérieur de ce numéro est obligatoire et ne peut être refusée par les concurrents. Il est interdit de modifier ces panneaux.

13.1.3 Lors de la dernière réunion d'information et/ou cérémonie de distribution des numéros, la présence du pilote est obligatoire. L'absence du pilote sera soumise à une amende pécuniaire de **50.000 Ariary**. Amende qui devra être réglée à l'organisateur avant les VA/VT de départ. La récidive, en cours de saison, de l'absence du pilote sera sanctionnée du triple de l'amende. Une deuxième récidive sera sanctionnée par un refus de départ.

13.2 NUMEROS DE COURSE ET PUBLICITE

13.2.1 Le pilote Champion de Madagascar de la saison précédente se voit attribuer le numéro 1. Les pilotes restants se verront attribuer des numéros par la FSAM au moment du dépôt de la demande de licence.

13.2.2 Absence de numéros, panneaux de course

Toute absence d'un numéro et/ou panneau de course sera sanctionnée d'une amende pécuniaire de 100.000 ar / constat.

13.2.3 Absence de plaque portière sponsor

Toute absence d'une plaque portière sponsor sera soumise à une amende pécuniaire de 100.000 ar / constat. A charge pour les organisateurs de mettre à disposition des concurrents pour leur remplacement.

13.3 MATIERE DE PUBLICITE

13.3.1 Il est permis aux concurrents d'apposer librement toute publicité sur leurs voitures, pour autant que celle-ci :

- Soit autorisée par les lois nationales, les règlements de la FIA et de la FSAM.
- Ne soit pas contraire aux bonnes mœurs et coutumes.
- Ne soit pas de nature politique ou religieuse.
- Respecte l'Article **13.4.3**.
- N'empêche pas la vue de l'équipage à travers les vitres.

13.3.2 Le nom d'un constructeur automobile ne peut pas être associé au nom du run ou figurer dans les espaces publicitaires imposés par les organisateurs.

13.3.3 Le texte de toute publicité imposée par l'organisateur doit être clairement précisé dans le règlement particulier ou, si dans un additif officiel, avant la clôture des engagements du run.

13.4 PUBLICITE FACULTATIVE DES ORGANISATEURS

Les organisateurs peuvent apposer de la publicité sur la moitié avant et la moitié supérieure de la portière avant et sur 50 % de la partie supérieure du pare-brise.

13.4.1 Les organisateurs peuvent demander aux concurrents de porter une publicité facultative supplémentaire. Si un concurrent refuse cette publicité, le droit d'engagement ne peut être plus élevé du double.

13.4.2 Aucun droit supplémentaire pour une publicité facultative se rapportant à une marque d'automobile, de pneumatiques, de carburant ou de lubrifiant ne pourra être imposé à tout concurrent si ce dernier la refuse.

13.4.3 Les concurrents qui acceptent la publicité facultative des organisateurs comme spécifié dans le règlement particulier doivent leur réserver des emplacements. Aucune modification de la publicité n'est autorisée.

13.4.4 La publicité facultative de l'organisateur doit être clairement indiquée dans le règlement particulier. Si la publicité facultative est publiée dans un additif et s'il devait y avoir des conflits avec la publicité du concurrent, le concurrent pourra refuser cette publicité facultative sans payer de droit supplémentaire.

13.5 Les concurrents devront s'assurer de la bonne apposition des publicités pendant toute la durée de l'épreuve. Une mauvaise apposition d'une publicité entraînera une pénalité de **20.000 Ar** pour le premier constat et une pénalité de **30.000 Ar** en cas de récidive. L'organisateur devra prévoir des publicités de remplacement.

VÉRIFICATIONS TECHNIQUES

Afin de permettre la bonne exécution de leur fonction, l'organisateur doit prévoir dans son budget le coût de carburant des déplacements des Commissaires Techniques vers les différents endroits dont leurs présences sont requises.

14. VERIFICATIONS ADMINISTRATIVES

14.1 HORAIRES

Les Pilotes participant au run doivent se présenter aux contrôles administratifs conformément au programme du Règlement Particulier. Les amendes pour retard seront précisées dans le Règlement Particulier.

Tout retard sur l'heure de présentation du véhicule, sera sanctionné par une amende pécuniaire.

Retard aux vérifications pendant le temps officiel des vérifications :

- jusqu'à 15 minutes.....	10.000 Ar
- de 16 minutes à 30 minutes.....	20.000 Ar
- de 31 minutes à 60 minutes.....	30.000 Ar
- Par heure supplémentaire.....	20.000 Ar

14.2 Le pilote doit présenter la fiche d'homologation, et/ou le passeport technique FSAM certifiée, complète de la voiture.

15. VERIFICATIONS TECHNIQUES AVANT LE DEPART DE LA PARTIE COMPETITIVE DU RUN

15.1 GENERALITES

- 15.1.1 Les voitures peuvent être présentées lors des vérifications techniques par un représentant de l'équipe sauf indications contraires dans le règlement particulier.
- 15.1.2 Lors des vérifications techniques, les concurrents doivent présenter tous les vêtements, casques qu'ils entendent utiliser.
- 15.1.3 Les commissaires techniques peuvent demander que le châssis et le bloc moteur soient marqués.
- 15.1.4 Suite aux vérifications techniques, en cas de non-conformité d'une voiture à la réglementation technique et/ou de sécurité, les commissaires sportifs peuvent fixer un délai pour la mise en conformité de cette voiture ou refuser le départ.
- 15.1.5 Seuls les composants ayant été plombés lors des vérifications techniques préliminaires pourront être utilisés lors du run. Ces composants devront rester plombés.
- 15.1.6 Dans le cas d'une panne de moteur entre les vérifications techniques et le départ de l'essai qualificatif, le remplacement du moteur est autorisé mais une pénalité de 30 secondes sera appliquée.
- 15.1.7 Excepté ce qui précède, le même bloc-moteur et la même carrosserie doivent être utilisés depuis les vérifications techniques jusqu'à la fin du run.

16. VERIFICATIONS PENDANT LE RUN

16.1 VERIFICATIONS COMPLEMENTAIRES

A tout instant durant le run, des vérifications peuvent être effectuées, concernant aussi bien les éléments de sécurité, dont les vêtements, que la voiture.

16.2 RESPONSABILITE DU CONCURRENT

- 16.2.1 Le concurrent est responsable de la conformité technique de sa voiture pendant toute la durée du run.
- 16.2.2 Il appartient au concurrent, au cas où des marques d'identification seraient apposées, de veiller à ce qu'elles restent intactes depuis les vérifications techniques avant le run jusqu'à la fin du run ou jusqu'au moment autorisé par le présent règlement pour briser les plombages, leur absence sera signalée aux commissaires sportifs.
- 16.2.3 Il appartient également au concurrent de vérifier la bonne remise en place de tout élément de la voiture manipulé au cours des contrôles effectués.
- 16.2.4 Toute fraude constatée, et notamment des marques d'identification présentées comme originales et intactes qui s'avèrent retouchées, sera signalée aux commissaires sportifs.

17. CONTROLE FINAL

17.1 PARC FERMÉ FINAL

- 17.1.1 Après les formalités d'arrivée, les voitures doivent être placées dans le parc fermé où elles resteront jusqu'à son ouverture sur instruction des commissaires sportifs.

17.2 SELECTION DES VOITURES

Des vérifications techniques complètes après le run, comprenant le démontage de la voiture, pourront être entreprises à l'appréciation absolue des commissaires sportifs ou à la suite d'une réclamation ou bien encore sur recommandation du directeur de course aux commissaires sportifs.

CONDUITE

18. COMPORTEMENT

18.1 REGLES GENERALES

- 18.1.1 Les pilotes doivent toujours se comporter d'une manière compatible avec l'esprit sportif.
- 18.1.2 Lorsque les voitures sont soumises au régime du parc fermé, elles ne peuvent être déplacées que par le pilote et les officiels. A tout autre moment, quiconque peut pousser la voiture à la main. Toute façon de déplacer une voiture, autre que par les propres moyens de cette dernière et à la main, est interdite.
- 18.1.3 Les pilotes ne peuvent conduire de manière spectaculaire que lorsque le règlement particulier du run l'autorise.

DEROULEMENT DES RUNS

19. GENERALITES

L'utilisation d'un tableau d'affichage numérique est recommandée. Toutefois, les documents officiels tels que les classements provisoires et finaux, les résultats, les additifs et les décisions doivent être publiés sur le tableau d'affichage officiel standard, avec l'heure de publication.

19.1 CHRONOMETRAGE

Pour les runs, le chronométrage est effectué au 100^{ème} de seconde.

19.1.1 Le système de chronométrage employé est :

Les chronos cellulaires de la FSAM.

Uniquement en cas d'indisponibilité du chrono de la FSAM, les chronos cellulaires et/ou transpondeurs alternative est autorisé et, en cas de force majeure, les chronos manuels avec les officiels.

Départ :

L'utilisation de cellule au départ pour contrôle de départ anticipé est sollicitée

Feu de départ: Un feu tri couleur à commande manuelle associé à la mise en marche du chronométrage

Arrivée:

Une cellule de chronométrage au niveau de la ligne d'arrivée

Il pourra cependant être remplacé par des juges d'arrivée (officiels chronométreurs), chargés de désigner à l'aide de chronomètres les temps réalisés.

Un écran en live sera mis au vu de tous les pilotes sur le temps effectué à chaque épreuve.

19.1.1 APPAREIL DE CHRONOMETRAGE

43.3.1 CELLULAIRE

Un système de chronométrage cellulaire sur pieds sera installé par le délégué technique sur chaque couloir au départ et à l'arrivée afin de pouvoir enregistrer le temps réalisé.

En cas de détérioration, entraînant la responsabilité du pilote, il sera soumis à un règlement financier du coût du matériel chez le fournisseur officiel qui lui sera réclamé sous peine d'un retrait de licence jusqu'à apurement.

19.2. CEREMONIE DE DEPART

Une cérémonie d'ouverture peut être organisée afin d'accroître l'intérêt promotionnel et médiatique du run. L'intervalle et l'ordre de départ pour une cérémonie de départ sont laissés à l'appréciation de l'organisateur. L'horaire et le lieu de toute cérémonie doivent être indiqués dans le règlement particulier.

Si un pilote dans sa voiture de compétition se trouve dans l'impossibilité de participer à la cérémonie de départ, il sera autorisé à prendre le départ du reste du run, conformément à l'horaire qui lui aura été attribué, à condition que les commissaires sportifs en soient informés pendant

leur première réunion et sous réserve d'avoir passé avec succès les vérifications techniques nécessaires. L'équipage concerné devra tout de même assister à la cérémonie de départ en portant les combinaisons et à l'heure qui lui a été indiquée.

19.3. MODALITES

Vérifications administratives et techniques

Essai libres RUN après visite technique au niveau de la zone de freinage ou sur la piste

Premier Essais qualificatifs chronométrés (par tirage au sort des pistes) suivi d'un parc d'assistance

Deuxième Epreuve qualificatives chronométrés, suivi d'un parc d'assistance avec reclassement

Troisième Epreuve qualificatives chronométrés, suivi d'un parc d'assistance avec reclassement

Quatrième Epreuve qualificatifs chronométrés, suivi d'un parc d'assistance avec reclassement (JOKER)

Cinquième Epreuve qualificatifs chronométrés, suivi d'un parc d'assistance avec reclassement

Sixième Epreuve qualificatifs chronométrés, suivi d'un parc d'assistance avec reclassement pour la phase finale

Un passage « JOKER » (4ème épreuve) dont le temps de réaction n'est pas pris en compte (conditionné par un chrono avec transpondeur avec capteur départ et arrivée

DEROULEMENT DES PHASES FINALES CATEGORIES ET SUPER FINALE , les phases final entre Thermiques et EV sont séparé

FINAL CATEGORIE

1/4 finale pour chaque Catégorie (Le cumul des 6 meilleurs temps pour chaque catégorie Run, Super Run et Pro Run)

1/2 de finale (les vainqueurs des ¼ de finale de chaque catégorie)

Petite finale (Les 2 perdants de la ½ finale de chaque catégorie)

Finale (Les 2 meilleurs pour chaque catégorie Run, Super Run, Pro Run)

SUPER FINAL

1/4 de finale (Les 8 meilleurs temps des 3 cumuls sans distinction de catégorie)

1/2 de finale (les vainqueurs des ¼ de finale)

Petite finale (Les 2 perdants de la ½ finale)

Finale (Les 2 meilleurs vainqueurs des ½ finale)

Remise des trophées

20. DEPART DES RUNS

La zone comprise entre la sortie du parc fermé à la ligne de départ y compris la zone de burning est sous régime de parc fermé. Si une voiture se trouve en défaillance de quelque nature que ce soit, il est interdit de la remorquer ou la pousser par d'autres moyens extérieurs, considérés comme assistance extérieure, sous peine d'une pénalisation de 45 secondes.

Sur la ligne de départ, les officiels peuvent assister la mise en place si besoin afin de respecter le timing.

Le franchissement de la ligne de départ ne doit pas être assisté.

20.1POINT DE DEPART

Le départ du run est donné arrêté, moteur en marche, la voiture étant placée sur la ligne blanche de départ.

Une 2ème ligne blanche (position de départ) sera tracée à 15 cm avant la ligne blanche de départ afin de pouvoir placer la voiture en position de départ. Cette espace permettra, particulièrement aux voitures ayant des boîtes crabot d'enclencher la 1ère vitesse (provoquant un mouvement) et par la suite à l'apparition de la lumière orange et/ou à l'annonce des 5 secondes, les roues doivent rester immobiles.

L'écoulement de tout liquide est interdit sur la piste RUN, à partir du positionnement du véhicule sur la ligne de départ.

20.2PROCEDURE DE DEPART

20.2.1 La procédure de départ électronique sera clairement visible par l'équipage depuis la ligne de départ et pourra se faire à l'aide d'une horloge de compte à rebours et/ou un système de feu séquentiel. Dans les deux cas, le système doit être décrit dans le règlement particulier de l'épreuve.

Pour un système de feu séquentiel, à l'apparition de la lumière orange ou à l'apparition entre la lumière orange et la lumière verte de départ soit à 05 secondes du départ, les roues de la voiture doivent rester immobiles.

20.2.2 La procédure de départ électronique peut être couplée à un dispositif permettant de détecter et d'enregistrer si une voiture quitte la ligne de départ avant le signal correct (départ anticipé ou faux départ).

20.3PROCEDURE DE DEPART MANUELLE

S'il faut recourir à une procédure de départ manuelle, après avoir remis le carnet de contrôle au pilote, le commissaire préposé au départ annonce à haute voix les 30" -15" -10" et les cinq dernières secondes une à une. Les 5 dernières secondes révolues, le signal du départ sera donné.

Autrement, cette méthode pourra être remplacée par un système de feu séquentiel et devra être clairement visible par le pilote depuis sa position de départ. Le commissaire préposé au départ annonce à haute voix les 30" -15" -10" et les cinq dernières secondes se feront à vue. Le départ ne peut se faire qu'à l'affichage de la lumière verte, sous peine d'être sanctionné d'un faux départ.

20.4DEPART RETARDE DE LA FAUTE DU PILOTE

20.4.1 Tout pilote refusant de prendre le départ d'un run à l'heure qui lui a été attribuée sera signalé aux commissaires sportifs, que le run soit disputée ou non.

20.5FAUX DEPART

En l'absence d'un système de détection électronique des départs anticipés, les roues de la voiture ne doivent pas tourner tant que le signal de départ n'a pas été donné.

Un faux départ, et notamment un départ effectué avant que le signal ne soit donné, est pénalisé comme suit :

- 3 secondes par tranche de secondes anticipée en épreuves chronométrées – phases qualificatives
- Départ avant l'annonce des 5 secondes : 30 secondes
- Infractions ultérieures : à l'appréciation des commissaires sportifs.

Ces pénalités n'empêchent pas les commissaires sportifs d'infliger des pénalités plus sévères s'ils le jugent nécessaire.

Un faux départ effectué lors de la phase finale est sanctionné par une élimination d'office sans considération du résultat de la course.

20.6SYSTEME DE CONTROLE – CAMERA

Un système de contrôle par caméra sera installé de chaque côté de la ligne de départ pour juger tout litige relatif aux procédures de départ. Ces caméras devront couvrir la ligne départ, la position des véhicules sur la ligne et les cellules de compte à rebours des deux côtés.

21. SECURITE DES CONCURRENTS

21.1EQUIPEMENT DES PILOTES

Lorsqu'une voiture est en mouvement sur une épreuve de run, le pilote doit porter le casque homologué et tous les vêtements et équipements de sécurité requis – Equipement du pilote et ses ceintures de sécurité doivent être attachées. Toute infraction sera pénalisée par le directeur de course qui pourra également la signaler aux commissaires sportifs.

Il est vivement conseillé d'avoir des équipements vestimentaires conforme à la norme FIA Obligatoire :

- Casques, homologation 8858-2002 / 8858-2010 ou caduque FIA acceptée
 - Gants pilote, homologation 8856-2000 ou caduque FIA acceptée
 - Combinaison ignifugée, homologation 8856-2000 ou caduque FIA acceptée
 - Bottines, homologation 8856-2000 ou caduque FIA acceptée
- Fortement conseillé :
- Cagoule ignifugée, homologation 8856-2000 ou caduque FIA acceptée
 - Système Hans (support de tête), homologation 8858-2002 / 8858-2010 ou caduque FIA acceptée

21.UTILISATION DES DRAPEAUX ROUGES

Lorsqu'un pilote passe devant un drapeau rouge déployé, il doit immédiatement ralentir, maintenir cette vitesse réduite et suivre les instructions des commissaires de piste.

22. EPREUVES

A tout moment des épreuves (passages), toute conduite dangereuse (franchissement de la ligne de séparation ou revenir en sens inverse) est sanctionnée d'une disqualification

22.1SERIES EPREUVES CHRONOMETREES

22.1.1 Chaque pilote a droit à 6 passages chronométrés, dont 3 obligatoires.

22.1.2 Le cumul des 6 chronos servira à déterminer la sélection des participants à la phase finale et à déterminer le classement par catégorie. Le cumul des 6 passages servira à déterminer le classement par sous-catégorie.

22.1.3 Si un pilote ne se présente pas à son ordre de départ, le suivant dans son couloir, prendra sa place.

22.2EPREUVES CHRONOMETRES

Durant le déroulement de ces épreuves chronométrées, les règles suivantes doivent être respectées :

- En cas de faux départ d'un pilote, il lui sera attribué une pénalité de 3 secondes par tranche de seconde anticipée.
- La procédure de faux départ est toujours applicable pendant le passage JOKER (4ème manche) et les concurrents peuvent retarder leur départ jusqu'à 5 secondes après le départ habituel
- Toute voiture ne pouvant démarrer depuis la ligne de départ dans les 10 secondes suivant le signal de départ sera pénalisée d'un temps forfaitaire de 30 secondes.
- Aucune assistance n'est permise du parc fermée jusqu'au passage de la ligne de départ pour valider un passage. Si le pilote ne se présente pas sur la ligne de départ, il lui sera attribué un temps forfaitaire de 30 secondes
- Après la procédure de départ, si un abandon se produit lors de son run, il lui sera attribué un temps forfaitaire de 20 secondes

22.2.1 PREMIERE EPREUVE (I)

Les départs de la première épreuve chronométrée (I) se feront de 2 en 2 et sur un seul run. Les temps réalisés seront retenus pour le cumul final.

22.2.1.1 L'organisateur établira l'ordre de départ de la première épreuve chronométrée ainsi que l'attribution de la piste par tirage au sort sans distinction de catégorie ni de classe.

Au cas où il y a un nombre impair, le dernier concurrent fera seul son run.

22.2.1.2 Le temps réalisé servira à déterminer l'ordre de départ de la prochaine série.

22.2.2 DEUXIEME EPREUVE (II)

Les départs de la deuxième épreuve chronométrée (II) se feront de 2 en 2. Les meilleurs temps effectués serviront à déterminer l'ordre de départ de la troisième série.

22.2.3 TROISIEME EPREUVE (III)

Les départs de la troisième épreuve chronométrée (III) se feront de 2 en 2. Les meilleurs temps effectués serviront à déterminer l'ordre de départ de la quatrième série.

22.2.4 QUATRIEME EPREUVE (IV) (JOKER)

Les départs de la quatrième épreuve chronométrée (IV) se feront de 2 en 2. Les meilleurs temps effectués serviront à déterminer l'ordre de départ de la cinquième série.

Les temps de cette quatrième épreuve JOKER, sera le temps réel effectué par le véhicule (sans temps de réaction)

Le pilote pourra partir jusqu'à 5 secondes après le départ habituel (00) et son temps sera son temps relevé par le système de chronométrage avec transpondeur (Capteur Départ et Arrivée) donc sans temps de réaction

Si le système de chronométrage à transpondeur n'est pas disponible pour la course, l'utilisation du JOKER pour tous les concurrents ne sera pas possible

22.2.5 CINQUIEME EPREUVE (V)

Les départs de la cinquième épreuve chronométrée (V) se feront de 2 en 2

Les meilleurs temps effectués serviront à déterminer l'ordre de départ de la sixième série.

22.2.6 SIXIEME EPREUVE (VI)

Les départs de la sixième épreuve chronométrée (VI) se feront de 2 en 2

22.3DISQUALIFICATIONS

Chaque concurrent doit effectuer au moins 3 passages sur la ligne d'arrivée sous peine de disqualification.

22.4CLASSEMENT SERIES EPREUVES

Le cumul des 3 meilleurs chronos servira à sélectionner les participants à la Super (Top 8) et servira aussi à déterminer le classement général à partir de la 9^{ème} place.

22.5PHASE FINALE CATEGORIE ET SUPER FINALE

A) Lors de la phase finale, le run se fera en élimination directe. Le premier franchissant la ligne d'arrivée est déclaré vainqueur. Un matériel de chronométrage et/ou de vidéo pourra être utilisé pour juger tout litige.

B) En cas d'abandon ou hors course d'un participant, son concurrent est qualifié d'office. Toutefois si le concurrent effectue seul son run, la procédure de départ est applicable.

C) Tout départ anticipé est sanctionné par une élimination d'office.

D) Le pilote ayant effectué un départ anticipé sera classé après le pilote ayant abandonné en cours du run

E) En cas de double anticipation, celui qui a anticipé en deuxième (le chrono du jump start faisant foi), monte d'office

22.5.1 PHASE FINALE CATEGORIE

Une phase finale sera organisée pour chaque catégorie (Run, Super Run et Pro Run). Cette phase finale est non obligatoire pour les pilotes désirant tout miser sur la Phase super finale.

- les 8 meilleurs cumuls des 6 temps monteront en phase finale de sa catégorie respective

- Dans le cas où un pilote dans les 8 meilleurs cumuls désirerait ne pas participer, le 9ème meilleur cumul sera qualifié, ainsi de suite...

- Les départs se feront 2 en 2, sur un seul run.

22.5.1.1 Grille Quart de finale pour chaque CATEGORIE (Ordre de Départ)

1 contre 8 (A1)

2 contre 7 (A2)

3 contre 6 (A3)
4 contre 5 (A4)

Grille Demi-finale pour chaque CATEGORIE (Ordre de Départ)

A1 contre A4 (ALFA)

A2 contre A3 (BETA)

22.5.1.2 Petite finale :

Les vaincus de la demi-finale se disputeront la troisième place.

22.5.1.3 Finale CATEGORIE

ALFA vs BETA

22.5.2 PHASE SUPER FINALE

Une phase super finale sera organisée sans distinction de catégorie.

- Les 8 meilleurs des 3 cumuls sans distinction de catégorie monteront en 1/4 de finale

Auquel cas où le pilote n'a pas de vis-à-vis, il sera qualifié d'office à la phase suivante

22.5.2.1 GRILLE Quart de Finale SUPER FINALE (Ordre de Départ) basé sur le meilleur temps de chaque pilote

1 contre 8 (A1)

2 contre 7 (A2)

3 contre 6 (A3)

4 contre 5 (A4)

22.5.2.2 Demi-finale SUPER FINALE

A1 contre A4 (ALFA)

A2 contre A3 (BETA)

22.5.2.3 Petite finale :

Les vaincus de la demi-finale se disputeront la troisième place.

22.5.2.4 Finale

ALFA contre BETA

ASSISTANCE

23. ASSISTANCE – CONDITIONS GENERALES

23.1 REALISATION DE L'ASSISTANCE

23.1.1 L'assistance d'une voiture concurrente ne peut être effectuée qu'à l'intérieur des parcs d'assistance.

24. PARCS D'ASSISTANCE , les VE doivent être éloigné des thermiques d au moins de 10metres

Chaque pilote est responsable de son stand, il leur est conseillé de délimiter par cordes ou rubanises le périmètre qui leur est attribué. La pose d'une bâche dont la dimension doit être supérieure au gabarit du véhicule et la présence d'un extincteur de 4kgs minimum, en état de marche, est obligatoire par stand sous peine d'une amende pécuniaire de **200.000 Ar**. Hormis dans le Parc de réparation, toute forme de publicité sur le parcours du Run est soumise à l'approbation préalable de l'organisateur sous peine de pénalité pécuniaire. Dimensions maxi. emplacement parc de réparation : H: 4m, L: 8m, l: 6m par stand. La publicité dans un stand ne devra pas excéder la hauteur du stand sous peine d'une amende de 1.000.000 ar.

24.1 VITESSE DANS LES PARCS D'ASSISTANCE

La vitesse des voitures de compétition et des véhicules d'assistance dans les parcs d'assistance ne peut dépasser 30 km/h, ou moins si spécifié dans le règlement particulier, sous peine d'une pénalité appliquée par les commissaires sportifs.

24.2 AGENCEMENT DES PARCS D'ASSISTANCE

24.2.1 L'organisateur doit attribuer une "Zone de Parc d'Assistance" (sa longueur, sa largeur et son emplacement étant définis) à chaque équipe concurrente à l'intérieur du parc d'assistance. Tous les véhicules des équipes doivent être garés à l'intérieur de leur "zone". Ces véhicules doivent porter des plaques Assistance.

24.2.2 Tous les véhicules qui ne sont pas totalement garés dans la zone attribuée doivent être garés dans une zone de parking adjacente avec un accès piéton au parc d'assistance. Une plaque Auxiliaire sera attribuée à ces véhicules.

25. VIDANGE ET/OU REMPLISSAGE DANS LE PARC D'ASSISTANCE

Lorsque cela est nécessaire en tant qu'assistance (à savoir changement d'un réservoir de carburant ou d'une pompe), la vidange et/ou le remplissage sont autorisés dans un parc d'assistance à condition que :

- le travail soit effectué après que l'organisateur en a été informé ;
- un extincteur avec un opérateur en stand-by soit fourni au concurrent ;
- aucun autre travail ne soit réalisé sur la voiture lors de l'opération de vidange et/ou de remplissage ;
- un périmètre de sécurité convenable soit établi autour de la voiture ;

RAVITAILLEMENT EN CARBURANT

Toutes infractions et/ou non-respect des articles d'un parc de ravitaillement seront sanctionnés d'une amende pécuniaire de 100.000 ar par infraction.

26.1 EMBLACEMENT

26.1.1 Excepté ce qui est indiqué pour le changement d'un réservoir de carburant (Art. 28), les concurrents ne peuvent ravitailler que dans la zone de ravitaillement (ZR) désignée sur le site sauf instructions contraires dans le règlement particulier du run.

La zone de ravitaillement peut être située à :

- la sortie du parc d'assistance

26.1.2 Toute zone de ravitaillement doit être indiquée sur le site.

26.1.3 L'entrée/sortie de la zone de ravitaillement est signalée par un symbole bleu représentant un bidon d'essence.

26.1.4 La présence d'un véhicule de pompier et des mesures de sécurité appropriées doivent être prévues par l'organisateur dans toute zone de ravitaillement.

26.1.5 Une voiture doit être poussée en dehors de la ZR par les deux membres de l'équipe sans encourir de pénalité.

26.2 PROCEDURE

26.2.1 A l'intérieur d'une ZR, seules les actions directement liées au ravitaillement du véhicule en compétition sont autorisées.

26.2.2 Dans toutes les ZR, une limite de vitesse de 5 km/h est d'application.

- 26.2.3** Il est recommandé au personnel impliqué dans les opérations de ravitaillement de porter des vêtements offrant une protection adéquate contre le feu et comprenant au minimum : pantalon long, haut à manches longues, gants et une cagoule (nylon interdit)
- 26.2.4** La responsabilité du ravitaillement incombe au seul concurrent.
- 26.2.5** Les moteurs doivent être arrêtés pendant toute l'opération du ravitaillement. Le pilote doit se tenir en dehors de la voiture au cours du ravitaillement
- 26.2.6** Dans le seul but d'aider lors de la procédure de ravitaillement de leur voiture, deux membres de l'équipe de chaque pilote pourront avoir accès à la ZR.
- 26.2.7** L'organisateur est responsable de la gestion de la zone de ravitaillement et doit protéger le sol à l'aide d'un tapis étanche (bâche plastique)

ZONE DE DEPART

La zone de départ est comprise entre la sortie du parc de réparation et la ligne de départ, sous régime de parc fermé. Cet espace devra être balisé, obligatoirement, par des barrières avec des barbelés afin d'interdire toute présence du public.

Cette Zone de Départ est distinguée comme suit :

- a) Zone de parking (environ 30m) : espace servant à parquer les voitures, en biais de chaque côté de la zone, ne souhaitant pas passer dans le parc d'assistance.
- b) Zone d'attente de départ (environ 50m) : espace servant à aligner les voitures en attente de départ. Un nombre de dix (10) voitures seront alignés sur 2 couloirs soit 5 voitures par couloir. La présence des pilotes est obligatoire. Deux personnels du concurrent sont autorisés pour mouillés les pneumatiques avant départ.
- c) Zone de burning (environ 15m) : espace servant à chauffer les pneumatiques avant départ.
- d) Zone de mise en départ (environ 5m) : espace de procédure de départ.

27. REGLES DE LA ZONE DE DEPART

Toutes infractions et/ou non-respect des articles d'une zone de départ seront sanctionnés d'une amende pécuniaire de 100.000 ar par infraction.

27.1 APPLICATION

Les voitures sont en régime de zone de départ :

- 27.1.1** Dès leur sortie du parc de réparation et jusqu'à leur départ pour la première épreuve chronométré.
- 27.1.2** Dès leur élimination ou à la fin de la manche, jusqu'à l'autorisation d'ouverture du parc fermé par les commissaires sportifs.
- 27.1.3** Le régime de Parc fermé reste de rigueur au moment où le véhicule sort du parc de réparation pour rejoindre la zone de burning.

27.2 PERSONNEL AUTORISE DANS LA ZONE DE DEPART

- 27.2.1** Après avoir garé ou aligné leur voiture dans la zone de départ B-C-D, les pilotes doivent rester à proximité de leurs voitures. La zone de départ est interdit à toute personne sauf aux officiels du run devant y assurer une fonction spécifique et aux pilotes.

27.2.2. Seuls 02 personnels du concurrent sont autorisés dans la zone B (zone d'attente) pour, uniquement, mouillés les pneumatiques et/ou vérifier la pression des pneumatiques et devront impérativement quitter les lieux après opérations. Toutes autres interventions seront disqualifiables.

27.3 POUSSER UNE VOITURE DANS LA ZONE DE DEPART

Seuls les officiels en poste et/ou le pilote avec l'aide des 2 personnels du concurrent pourront pousser une voiture de compétition à l'intérieur des zones A et B.

27.4 CONTROLES TECHNIQUES

Des contrôles techniques pourront être effectués à l'intérieur de la zone de départ par les commissaires techniques.

RESULTATS ET EXIGENCES ADMINISTRATIVES APRES LE RUN

28 RESULTATS DES RUNS

28.1 ETABLISSEMENT DES RESULTATS

Il sera établi un classement général, un classement par catégorie et un classement par sous catégories.

28.1.1 Par sous catégorie :

Selon le résultat du cumul des 6 passages effectué lors des épreuves chronométrées.

28.1.2 Par catégorie :

Le classement par catégorie RUN, SUPER RUN, PRORUN, sera établi sur le résultat de la phase finale catégorie et pour les places à partir de la cinquième, par rapport aux cumuls des 6 chronos de chaque pilote

28.1.3 Classement General :

Le classement général, toutes catégories confondues, sera établi sur le résultat de la phase finale super finale et à partir de la 9ème place, par rapport au cumul des 3 meilleurs cumuls de chaque pilote

28.2 PUBLICATION DES RESULTATS

Au cours du run, les classements seront publiés comme suit :

28.2.1 Classements officiels : classements distribués par l'organisateur pendant le run.

28.2.2 Classement provisoire final : classement publié par l'organisateur à la fin du run, sous réserve des vérifications techniques finales.

28.2.3 Classement officiel final :

- Doit être approuvé et signé par les Commissaires Sportifs puis publié après le délai pour les réclamations et après la conclusion des vérifications techniques finales et toute éventuelle décision des Commissaires Sportifs qui suit la publication du classement final provisoire

- "Sous réserve des résultats de l'appel interjeté par le pilote de la voiture N°..."

- "Sous réserve des résultats d'une inspection complète du moteur pour la voiture N°..."

28.2.4 Au cas où la publication des résultats serait retardée, la nouvelle heure de publication devra être publiée sur le(s) tableau (x) officiel(s) d'affichage.

28.3 COUVERTURE ÉQUITABLE ET IMPARTIALE

L'organisateur d'une épreuve devra s'assurer que l'épreuve est couverte de façon équitable et impartiale et que les résultats de cette dernière ne sont pas déformés.

29. RECLAMATIONS ET APPELS

29.1 ETABLISSEMENT D'UNE RECLAMATION OU D'UN APPEL

Toute réclamation et/ ou appel devra être établi(e) en accord avec les Articles 13 et 15 du Code et, le cas échéant, avec le Règlement disciplinaire et juridictionnel de la FSAM.

Les réclamations devront être adressées au Directeur de Course ou au Chargé des Relations Avec les Concurrents au plus tard 15 minutes après l'affichage des résultats officiels.

29.2 DROITS DE RECLAMATION

Le droit de réclamation est de 500.000ar et devra obligatoirement accompagnée la lettre de réclamation.

29.3 DEPOT DE GARANTIE

Si la réclamation nécessite le démontage et remontage d'une partie clairement définie d'une voiture, tout dépôt de garantie supplémentaire devra être précisé dans le règlement particulier du run ou sera précisé par les commissaires sportifs sur proposition du Délégué Technique de la FSAM ou commissaire technique en chef.

29.4 REPARTITION DES COUTS

29.4.1 Les frais occasionnés par les travaux et par le transport de la voiture seront à la charge du réclamant si la réclamation n'est pas justifiée, ou à la charge du concurrent visé par la réclamation si la réclamation est fondée. Si la réclamation est partiellement fondée, le dépôt de garantie supplémentaire peut être remboursé en partie sur la base d'une décision des Commissaires Sportifs. Si la réclamation n'est pas justifiée, et si les frais occasionnés par la réclamation (vérifications techniques, transport, etc.) dépassent le montant du dépôt de garantie supplémentaire, la différence sera à la charge du réclamant. Par contre, s'ils sont inférieurs, la différence lui sera restituée.

29.5 CAUTION APPELS

Le règlement particulier contiendra les informations concernant la caution d'appel national.

Le montant du droit d'appel national est de 2.000.000 ar (Deux million Ariary).

29.5.1 Le pilote doit, sous peine de déchéance, notifier aux commissaires sportifs, par écrit et dans les quinze minutes qui suit la publication de la décision, leur intention de faire appel de cette décision.

29.5.2 La caution d'appel est exigible dès l'instant où l'intéressé a notifié aux commissaires sportifs son intention de faire appel et elle reste due si l'intéressé ne donne pas suite à cette intention.

29.5.3 La caution d'appel doit être payée au plus tard 96 heures à compter de la notification de l'intention d'appel aux commissaires sportifs. A défaut, la Licence de l'appelant sera automatiquement suspendue jusqu'au paiement.

29.5.4 Le délai d'introduction de l'appel devant la FSAM expire 96 heures à compter de la notification de l'intention d'appel aux commissaires sportifs sous réserve que l'intention de faire appel ait été notifiée par écrit aux commissaires sportifs dans les quinze minutes qui a suivi la publication de leur décision.

29.5.5 En outre, s'il est reconnu que l'auteur de l'appel est de mauvaise foi, la FSAM pourra lui infliger une des pénalités prévues au Règlement Intérieur de la FSAM et au Code de la FIA

29.6 PROCES-VERBAL ET RAPPORT DE CLOTURE

Pendant le déroulement du run, les réunions des commissaires sportifs feront l'objet de procès verbaux. Ces procès-verbaux ainsi que le classement final officiel devront être adressés électroniquement à la FSAM dans les sept jours suivant la fin du run.

30. REMISES DES PRIX RUNS

30.1 CEREMONIE DE PODIUM

Des prix seront remis à tous les pilotes selon le règlement particulier. Pour le premier, le deuxième et le troisième au classement pour lesquels un podium de "style olympique" sera utilisé.

30.2 ABSENCE

Toute non-participation à la cérémonie de podium pour tout pilote qui recevra un prix sera signalée aux Commissaires Sportifs qui pourront infliger au pilote absent une amende pécuniaire de 1.000.000 Ar accompagné d'une diminution de 50% des points attribués au championnat en cas de mauvaise volonté avérée. L'organisateur informera les Commissaires Sportifs qui notifieront le(s) pilote(s).

30.3 RECEPTION MONDAINE

Si un organisateur le souhaite, une réception mondaine / avec les commanditaires / officielle pourra être organisée le même soir. Si la présence des pilotes est attendue, cela devra figurer dans le règlement particulier.

31. CEREMONIE ANNUELLE DE REMISE DES PRIX DE LA FSAM

31.1 LISTE DES TITRES FSAM

Les titres suivants seront attribués par la FSAM pour chaque saison de Championnat :

* **Champion de Madagascar des E-RUNS**

* **1^{er} Vice-Champion de Madagascar des RUNS**

* **2^{ème} Vice-Champion de Madagascar des RUNS**

CHAMPION CATEGORIE RUN ou E-RUN

* Champion Catégories Pro Run

* Champion Catégories Super Run

* Champion Catégories Run

CHAMPION SOUS CATEGORIE (3 premiers) Run ou E-Run

* Champion / 1^{er} Vice-Champion / 2^{ème} Vice-Champion Sous-Catégorie Pro Run 1

* Champion / 1^{er} Vice-Champion / 2^{ème} Vice-Champion Sous-Catégorie Pro Run 2

* Champion / 1^{er} Vice-Champion / 2^{ème} Vice-Champion Sous-Catégorie Super Run 1

* Champion / 1^{er} Vice-Champion / 2^{ème} Vice-Champion Sous-Catégorie Super Run 2

* Champion / 1^{er} Vice-Champion / 2^{ème} Vice-Champion Sous Catégorie Run 2

* Champion / 1^{er} Vice-Champion / 2^{ème} Vice-Champion Sous Catégorie Run 4

CHAMPION GROUPE

* Champion Groupe Féminin confondu Pro Run, Super Run et Run

* Champion Groupe Jeune confondu Pro Run, Super Run et Run (15 à 21 ans)

* Champion Groupe Rookie / Run uniquement (à partir de 14 ans, N'ayant jamais obtenu de licence Run – épreuve

TEMPS SCRATCH ABSOLU

* Le pilote ayant effectué, sur la saison, le temps scratch toutes catégories et sous catégories confondus. (Validé si et seulement si, le pilote durant la saison, a pu effectuer un autre temps officiel, à un maximum de 3 dixième de ce record)

31.2 EXIGENCES DE PRESENCE

Le pilote vainqueur et les primés d'un Championnat FSAM doit être présent lors de la cérémonie annuelle de remise des prix de la FSAM.

31.3 ABSENCE

Sauf cas de force majeure et si la FSAM n'est pas informé, toute absence entraînera l'imposition d'une amende par la FSAM d'un montant de 100.000 ariary pour prétendre récupérer son trophée.



32 GESTION ENVIRONNEMENTALE

- 32.1 Tous les organisateurs d'épreuves RUN (les organisations qui sont responsables de la gestion et de la tenue des épreuves) doivent pour la saison 2018 mettre en place et suivre le Cadre de Certification Environnementale élaboré par l'Institut FIA et atteindre le niveau moyen d'accréditation, Progress Towards Excellence, avant la fin de la saison du Championnat.
- 32.2 Les organisateurs d'épreuves WRC et d'épreuves candidates au WRC sont chargés de gérer le processus d'accréditation
- 32.3 Il appartient à chaque organisateur d'identifier le nombre total de sections pertinentes pour ses opérations dans le Cadre de Certification Environnementale, mais les sections suivantes sont obligatoires pour toutes les épreuves :

Principes fondamentaux de la gestion environnementale :

1. Engagement en faveur de la gestion environnementale.
2. Cibles et objectifs environnementaux.
3. Formation et communication environnementale.
4. Respect des réglementations environnementales.
5. Mesure de la performance environnementale.

Domaines clés pour l'impact environnemental :

8. Consommation d'énergie
10. Gestion des déchets
11. Prévention de la pollution du sol et de l'eau
12. Chaîne d'approvisionnement, conception et matériaux (stratégies d'approvisionnement)
13. Transport
17. Surveillance des émissions de carbone

- 32.4 Les lignes directrices en matière d'accréditation peuvent être consultées à l'adresse : <http://bit.ly/afeguide>. Les organisateurs WRC doivent compléter le formulaire d'inscription disponible à l'adresse : <http://bit.ly/wrcform>.

CAHIER DE CHARGE

APPLICABLE (à déterminer)

Étant donné qu'on a pas la possibilité de contrôler le poids des voitures, le contrôle des poids n'est plus à exiger.

Toutes épreuves (uniquement 2 RM)	Gr Classes	2 soupapes par cylindre ou suralimentée	Plus de 2 soupapes par cylindre
Jusqu'à 1.150 cm ³		650 kg	700 kg
Au-dessus de 1.150 jusqu'à 1.400 cm ³		710 kg	790 kg
Au-dessus de 1.400 jusqu'à 1.600 cm ³		780 kg	880 kg
Au-dessus de 1.600 jusqu'à 2.000 cm ³		860 kg	960 kg
Au-dessus de 2.000 cm ³		1.010 kg	1.060 kg

Toutes épreuves (uniquement 4 RM)	
Pro Run 1	
Pro Run 2	
Pro Run 3	

ANNEXE I – DOCUMENTS STANDARD

1. REGLEMENT PARTICULIER

particulier en accord avec le Code Sportif International

Une version électronique du règlement particulier doit parvenir à la FSAM, au moins 20 jours avant le début du run.

Dans la semaine suivant la réception du projet, la FSAM avisera l'organisateur des éventuelles modifications à y apporter, et délivrera un visa autorisant leur publication.

Le règlement particulier approuvé par la FSAM doit être disponible sur le site Web officiel du run au moins 07 jours avant le début du run.

Des versions imprimées doivent être distribuées au moins à tous les concurrents et officiels du run au moins 07 jours avant le début du run.

Le règlement particulier final doit être adressé à la FSAM en deux exemplaires dès sa publication.

CONTENU DU REGLEMENT PARTICULIER

Titres FSAM pour lesquels le run compte

1. Introduction

- 1.1 Texte semblable à ce qui suit :

"Ce run sera disputé conformément au Code Sportif International de la FIA et à ses annexes, au Règlement Sportif du Championnat de Madagascar des runs de la FSAM qui est conforme au règlement de la FIA et au présent Règlement Particulier.

Les modifications, amendements et/ou changements apportés au présent Règlement Particulier seront annoncées uniquement par voie d'Additifs datés et numérotés (publiés par l'organisateur ou les commissaires sportifs).

Le Règlement Sportif des Championnats des runs de la FSAM de l'année en cours figure à l'adresse à la page Facebook suivante Informations de la fédération du sport automobile de madagascar

2. Organisation

- 2.1 Définition, Nom de l'organisateur
- 2.2 Numéros de visa – FSAM
- 2.3 Comité d'organisation, adresse et coordonnées du secrétariat
- 2.4 Officiels

3. Description

- 3.1 Distance totale du parcours
- 3.2 Revêtement de la piste
- 3.3 Emplacement du PC du Slalom et coordonnées (tél. et fax)
4. **Programme précisant l'emplacement s'il y a lieu par ordre chronologique (dates et heures)**
 - Parution du Règlement
 - Ouverture des inscriptions
 - Date de clôture pour les inscriptions
 - Remise des numéros
 - Vérifications administratives / Vérifications techniques – plombage et marquage des composants
 - Reconnaissances
 - Briefing des pilotes et des directeurs de course (s'il y a lieu)
 - Publication de l'ordre de départ : Essai
 - Publication des listes de départ des manches suivantes
 - Cérémonie de podium/Remise des prix
 - Vérifications techniques finales
 - Heure de la publication du classement final
5. **Engagements**
 - 5.1 Date de clôture des engagements
 - 5.2 Administratif
 - 5.3 Nombre de concurrents acceptés et classes
 - 5.4 Droits d'engagement / packages d'engagement
 - 5.5 Informations détaillées sur le paiement
 - 5.6 Remboursements
6. **Assurance**
7. **Publicité et identification**
8. **Pneumatiques (non applicable)**
9. **Carburant (non applicable)**
10. **Reconnaissances**
11. **Voitures admises**
12. **Vérifications techniques, Plombage et Marquage**
 - 12.1 Lieu et horaire des vérifications techniques
 - 12.2 Retard aux vérifications
 - 12.3 Equipement de sécurité du pilote
 - 12.4 Limitation des changements de pièce
 - 12.5 Dopage
13. **Obligations générales**
14. **Assistance**
 - 14.1 Zone d'assistance
 - 14.2 Substance interdite
 - 14.3 Emplacement
15. **Déroulement du slalom**
16. **Réclamation – Appel**
 - 16.1 Réclamation
 - 16.2 Appel
17. **Publications classements**
18. **Prix – Coupes**
19. **Remise des prix**

Les additifs sont définis à l'Article 2.2 du présent règlement.

Ils peuvent être publiés soit :

- jusqu'au début des vérifications techniques avec l'approbation de la FSAM.
- par les commissaires sportifs pendant toute la durée de la compétition.

Les additifs doivent être numérotés et datés.

Ils devront être imprimés sur du papier jaune et affichés sur le/les panneau(x) d'affichage officiel(s) et être simultanément publiés sur le site Web du run.

Dans la mesure du possible, il est recommandé d'informer les concurrents par voie électronique de la publication d'un bulletin.

Les pilotes doivent accuser réception de tout additif par émargement, à moins que cela ne soit matériellement impossible pendant le déroulement du run.

Un additif ne peut être publié qu'après l'approbation de la FSAM ou après avoir été promulgué par les Commissaires (le cas échéant).

3. BULLETIN D'ENGAGEMENT STANDARD

EPREUVE / ASN LOGO

NOM DU RUN

FSAM CHAMPIONNAT LOGO

FORMULAIRE D'ENGAGEMENT INDIVIDUEL

	PILOTE
Nom de famille	
Prénom	
Date de naissance	
Nationalité (comme passeport)	
Adresse Email	
N° de licence compétition	

Note : Le halon 1 301 est interdit.

- 4.4.2 **Fixation** : Chaque bonbonne d'extincteur doit être montée de telle manière qu'elle soit capable de résister à une accélération de 25 G qu'elle qu'en soit la direction d'application. Seules les fixations métalliques à dégagement rapide, homologués par la FSAM, sont acceptées.
- 4.4.3 **Fonctionnement, déclenchement** : L'(les) extincteur(s) devra (devront) être facilement accessible(s) au pilote
- 4.4.4 **Vérifications** : Le type de produit extincteur, le poids total de la bonbonne et la quantité de produit extincteur devront être spécifiés sur la (les) bonbonne(s).

4.5 TOIT OUVRANT :

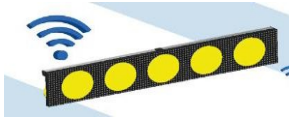
autorisés (y compris les toits ouvrants à volet). Les vitres doivent être certifiées pour utilisation routière, leur marquage faisant foi. La vitre devra être constituée de verre feuilleté. Si la vitre n'est pas en verre feuilleté, l'utilisation de films anti-déflagrants est obligatoire, leur épaisseur ne doit pas être supérieure à 100 microns. Dans le cas d'utilisation de films argentés ou fumés des ouvertures pratiquées dans les films doivent permettre de voir de l'extérieur le pilote.

4.6 VITRES LATÉRALES ARRIÈRES : Les vitres doivent être certifiées pour utilisation routière, leur marquage faisant foi. Si la vitre n'est pas en verre feuilleté, l'utilisation de films anti-déflagrants est obligatoire, leur épaisseur ne doit pas être supérieure à 100 microns. Dans le cas d'utilisation de films argentés ou fumés des ouvertures pratiquées dans les films doivent permettre de voir l'intérieur de la voiture. Le makrolon, minimum de 5mm, est autorisé.

4.7. RESERVOIRS D'ESSENCE : seront :

- A** - Le réservoir d'origine à l'emplacement d'origine, sous réserve d'une cloison étanche entre le réservoir et l'habitacle.
- B** - Il est vivement conseillé d'installer un réservoir conforme à la norme FIA FT3-1999 ou FT3.5-1999 ou FT5-1999 dans une structure étanche au liquide et au feu, avec trappe de visite laissant voir la date de validité (durée maximale de 5 ans).
- C** - Un réservoir artisanal métallique de moins de 20 L, qui devra être hors habitacle et hors compartiment moteur, dans le compartiment à bagage et être séparé de l'habitacle par une cloison pare-feu. Dans tous les cas, une évacuation doit être prévue en cas de fuite ainsi qu'une mise à l'air libre du réservoir vers l'extérieur.
- D** - Un réservoir tampon artisanal métallique ou en aluminium de moins de 05 L, qui pourra être fixé solidement dans habitacle et hors compartiment moteur, et devra fixer sur la paroi métallique séparant l'habitacle et la malle (voiture à 3 volumes) ou devra être fixé solidement dans le compartiment à bagage sur une paroi métallique (voiture à 2 volumes) à l'opposé ou éloigné de la batterie (le cas échéant).





Signal de départ : affichage **Lumière verte**

**Affichage temps réalisés
+ temps de réaction**